MARYNARZ POLSKI



ILUSTROWANY DWUTYGODNIK MARYNARKI WOJENNEJ

ROK II. Gdynia, 1 – 30 czerwca 1947 r.

CENA zł. 30.— Nr. 20/21

Dziś w numerze: Do Brazylii na „Narwiku"



2 tygodnie NA WYBRZEŻU

Słowo: „radość" nie pochodzi wprawdzie od nazwy pierwiastka „rad", tym niemniej dzień przybycia pierwszego transportu z radem był naprawdę dniem rad(osnym).

Do Gdyni przybył statek kanadyjski „Marchcape", przywożąc ponad trzy gramy tego cennego ładunku, który został odebrany przez ministra Zdrowia prof. Michejdę. Po przybyciu do Gdyni rad został przewieziony specjalnym wagonem do Warszawy gdzie zostanie rozdzielony pomiędzy poszczególne zakłady lecznicze.

Chorzy na raka są oczywiście niezmiernie u(rad)owani z powodu przybycia radu.

* * *

W najbliższym czasie zostaną zorganizowane na Wybrzeżu ochotnicze młodzieżowe hufce budowlane p. n. „Świt". Hufce te będą się składały z dwu kompanii: budowlanej i drogowej, do których będzie przyjmowana młodzież w wieku 16—18 lat.

Organizacja hufców budowlanych jest objawem naprawdę budującym.

* * *

Garbować skórę można nie tylko swym najbliższym. Morskie Laboratorium Rybackie prowadzi m. in. badania nad możliwością garbowania skór rybich. Prace w tej dziedzinie uwieńczone zostały pomyślnymi wynikami. Okazuje się, iż wyprawiona skóra dorsza jest miękka, dość mocna i posiada miły szarozielony kolor. Przed procesem garbowania ryby siłą rzeczy wychodzą ze skóry.

Surowiec ten znajdzie już wkrótce szerokie zastosowanie w przemyśle galanteryjnym i zdobniczym.

Miejmy nadzieję, że skórka opłaci się za wyprawkę.

* * *

„Wolność Tomku w swoim domku" — naturalnie w fińskim domku. Domki te, których pierwszy transport przybył już do Gdyni przeznaczone są po niewygórowanych cenach dla górników Górnego Śląska, a w szczególności dla górników-repatriantów z Francji i Belgii. Wkrótce ma nadejść jeszcze dwadzieścia statków z domkami fińskimi.

* * *

Olbrzymi ruch statków w portach Gdyni i Gdańska spowodował to, że porty te są przeładowane pracami przeładunkowymi. W związku z tym w najbliższym czasie nadmorskie kąpielisko Ustka użytkowane będzie jako nowy port węglowy.

Znaczenie tego portu wzrośnie jeszcze bardziej z chwilą odbudowania linii kolejowej do Szczecinka, dzięki czemu przyjdzie kolej na Ustkę, która z kolei zostanie jednym z poważniejszych ośrodków na Wybrzeżu.



Przed rozpoczęciem igrzysk młodzieżowych we Wrzeszczu odbyła się w Babich Dołach uroczystość uczczenia pamięci — pułk. Dąbka, bohaterskiego obrońcy Oksywia z 39 roku. Na zdjęciu sztafeta kolarzy przy płonącym zniczu.



Naprawa nabrzeży w porcie gdyńskim



Dalekomorski trawler „Syriusz" powrócił z pierwszych połowów, przywożąc ok. 90 ton ryb.

* * *

Jak cię widzą tak cię piszą — a ponieważ pisarze czescy którzy bawili przez czas dłuższy na Wybrzeżu widzieli tempo naszych prac, miejmy nadzieję, że wykorzystają swe wrażenia w przyszłych swych pracach literackich i dziennikarskich.

* * *

Do Gdyni przybył statek duński „Helene", przywożąc transport margaryny i oleju kokosowego.

Nie sądzimy, aby ktoś się pokusił o zrobienie kokosów na tym oleju.

* * *

Dzięki staraniom Towarzystwa Przyjaciół Oliwy i Jelitkowa, park oliwski wzbogacił się o kilkanaście kaczek piżmowych i brazylijskich. Kaczki te zostały wpuszczone do wody w stawach parku.

Zachęcony tym faktem Związek Zawodowy Kaczek Dziennikarskich domaga się podobno natychmiastowego przesiedlenia z wodnistych łamów miejscowej prasy po za granice cierpliwości czytelników.

Jak się dowiadujemy w ostatniej chwili, wiadomość powyższa okazała się niestety zwykłą kaczką.

* * *

Do portów naszych poczynają nadchodzić pierwsze transporty koni zakupionych w Norwegii i przeznaczonych dla gospodarstw rolnych. Cena jednego konia w Norwegii waha się od 2 do 23 tysięcy koron. Jest to jeszcze jednym dowodem, że w obecnych czasach cena korony spadła w znamienny sposób, co można tym łatwiej sobie uprzytomnić jeśli się zważy, że w dawnych czasach chętnie by dano nawet tabun koni z rzedem za jedną koronę — oczywiście z berłem.

* * *

Parowiec norweski „Harnoy" przywiózł do Gdyni ładunek 9 kamieni młyńskich wagi 33 tony.

Z kół miarodajnych dowiadujemy się, że kamienie te nie będą służyły „gorszącym maluczkich" do uwiązywania u szyi lecz przeznaczone są jak sama nazwa wskazuje dla młynów.

* * *

Na statkach „Bałtyk" i „Lewant" nadszedł do Gdyni ładunek 45 ton pieprzu zakupiony we Francji. Transport ten zostanie rozprowadzony pomiędzy spółdzielnie.

Trzeba przyznać, że ta ostatnia wiadomość nie jest... pozbawiona pieprzu.

MARYNARZ POLSKI

Rok II. Nr. 20/21

Gdynia, 1 — 30 czerwca 1947 r.

Treść numeru:

2 tygodnie na Wybrzeżu
W dniu Święta Morza
Z dziejów naszej Marynarki
Jeden dzień na okręcie
Inspekcja
22. — VI. — 1947
Inwazja
Jutro portów polskich
Statki, które otrzymaliśmy
Brytyjskie krążowniki przeciwlotnicze
Do Brazylii na „Narwiku"
Od „Katiuszy" do samolotu rakietowego
Le sous marin fantome
Latająca torpeda
Flota szwedzka (dokończenie)
Sztorm
Modelarstwo
Walka o władztwo mórz
Morska Kronika Zagraniczna
Czy wiecie, że...
Z wydawnictw
Wyniki konkursu na slogan
Morskie nowości techniczne
Rodzaje okrętów wojennych
Skumbria w pomidorach
Humor
Szachy i in.

OD REDAKCJI.

Ze względu na trudności gospodarcze i ograniczenia w przydziałach papieru w miesiącach lipcu i sierpniu ukażą się tylko dwa numery „Marynarza Polskiego" przy zwykłej objętości 24 str.

W dniu ŚWIĘTA MORZA

MARYNARZE!

Święto Morza jest świętem całego Narodu. Morze jest w tym dniu wielkim solenizantem, a na nas, ludzi morza, spada odblask jego świetności.

W dziejach naszych, ci, którzy kierowali losami Narodu i Państwa, zaprzepaszczali niejednokrotnie ideę morza, a jeżeli trafiali się wśród nich tacy, którzy wartość morza rozumieli i doceniali, — to nie potrafili względnie nie chcieli uczynić z niej sprawy ogólno-narodowej.

Rządy międzywojennej Polski zadowoliły się małym skrawkiem wybrzeża, aby nie zadrażniać odwiecznie nam wrogiego germańtwa i aby mieć swobodę działania na wschodzie. Tendencje międzynarodowego i rodzimego wstecznictwa wzięły górę nad najżywotniejszymi interesami Narodu i Państwa.

Dopiero Obóz Demokracji Polskiej, który w mrokach okupacji wziął na swoje barki trud kierowania niepodległościową i wyzwoleńczą walką Narodu, wyprowadził nas na właściwą i jedynie słuszną drogę — drogę powrotu na ziemie naszych praojców i szerokiego oparcia się o Bałtyk.

Wytyczne Krajowej Rady Narodowej i Manifestu Lipcowego zostały urzeczywistnione. Dzięki rozumnemu kierownictwu, sojuszowi polsko-radzieckiemu i bohaterstwu żołnierza Odrodzonego Wojska Polskiego stanęliśmy twardo nad Bałtykiem, Odrą i Nysą Łużycką.

Dziś nasze wrota na świat — siwy Bałtyk — mają słowiańskie futryny.

Wam, Marynarze Odrodzonej Polski, przypadł w udziale zaszczyt pełnienia straży wzdłuż morskich rubieży Rzeczypospolitej od Elbląga po Szczecin i Świnoujście.

Jestem głęboko przeświadczony, że zadania Wasze rozumiecie i doceniacie, że dokładacie wszelkich starań, by im sprostać, byśmy byli godnymi miana ZBROJNEGO RAMIENIA LUDU POLSKIEGO NA MORZU.

Pozdrawiając Was na łamach Waszego Pisma z okazji Święta Morza wzywam Was, Marynarze, do dalszego wysiłku w pracy oraz w służbie na morzu i życzę Wam w tej pracy i służbie powodzenia.

Utrwalimy całkowicie owoce odniesionego zwycięstwa i wiernie stać będziemy na straży tego, co okupione zostało żołnierską krwią i potem ludzi pracy.

Ludowa Polska nie zawiedzie się na swoich synach morza.

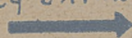
Gdynia, w czerwcu 1947 r.

DOWÓDCA MARYNARKI WOJENNEJ R. P.

WŁODZIMIERZ STEYER
Kontradmirał.

Z dziejów naszej MARYNARKI

„Złociste Słońce" – polski okręt konwojujący z XVII w.







Bitwa pod Oliwą - 1627
mal. W. Nałęcz







Galeon „Smok" na stoczni w Elblągu (XVI w.)



Jeden dzień NA OKRĘCIE

Ostry, przeciągły gwizdek podoficera wachtowego, wdziera się do pomieszczeń załogi, zrywając z koi „na równe nogi" zaspanych marynarzy.

Po chwili pokład rozdudnił się tupotem. Strumienie zimnej wody szybko przywracają trzeźwość i świeżość, obnażonym do połowy chłopcom. Krótko trwa mycie, przerywane wybuchami śmiechu. Po kilku minutach, przeznaczonych na dokończenie rannej toalety, już ponowny gwizdek wachtowego wzywa „na zbiórkę". Na niewielkim, lekko kołyszącym się na wodach przystani pokładzie trałowca staje w wyciągniętym równo szeregu, cała załoga. Krótkie słowa raportu. Dowódca okrętu wita marynarzy. Modlitwa. Rota. Bandera idzie w górę.

Po zdrowym marynarskim śniadaniu, pokład trałowca jest pełen ruchu i życia. Marynarze biegają po pokładzie. Znikają co chwila w lukach. Rozkazy krzyżują się. Z pomostu nawigacyjnego pada komenda dowódcy — „Przygotować się do odbijania". Dwuch ludzi z załogi zwalnia liny cumownicze i na komendę bosmana — „Odcumować" zdejmuje je. Telegraf maszynowy przeniósł rozkaz dowódcy do maszyn. Zadygotały motory, zadrżał pokład. Bosaki odpychają rufę od nabrzeża. Trałowiec zwolna odbija.

— „Mała naprzód! Mała wstecz! 30 w prawo — 20 w lewo!" — padają na przemian rozkazy dla maszynisty i sternika. Krótki, zgrabny manewr i okręt coraz bardziej oddala się od nabrzeża.

Po chwili trałowiec wychodzi z portu wojennego i już w składzie dywizjonu rozpoczynają się ćwiczenia.

„Całą naprzód", prują okręty fale Bałtyku, płynąc raz w „szyku torowym", to znów w „c z o ł o w y m". Wynurza się krzywa kosa Helu z latarnią na ostrym cyplu. Teraz następują ćwiczenia „na podsłuch podwodny" — „na pojedynek artyleryjski" — „na wyławianie min" aż do południa.

Wreszcie po godzinnych ćwiczeniach krótka chwila odpoczynku i... obiad.

— „Dołóż no jeszcze kawałek kiełbasy — nie żałuj, ty koku zakazany" — dopominają się koledzy. Kucharz nic nie mówi, tylko uśmiecha się z przekąsem, i raz po raz zanurza ogromną warząchiew do kotłów.

— „No fajne żarcie mamy dzisiaj" — stwierdza fachowo jakiś zaaferowany mocno jedzeniem, starszy marynarz, kończąc pałaszowanie kiełbasy z bigosem. Za salę obiadową służy tym razem pokład, bo jest dziś duszno i gorąco, tak że nawet maszyniści wyleźli na górę. Po obiedzie w ruch idą miotły i szczotki. Woda przelewa się po zasmolonym i lekko zaśmieconym pokładzie. Chłopcy uwijają się żywo pod okiem bosmana.

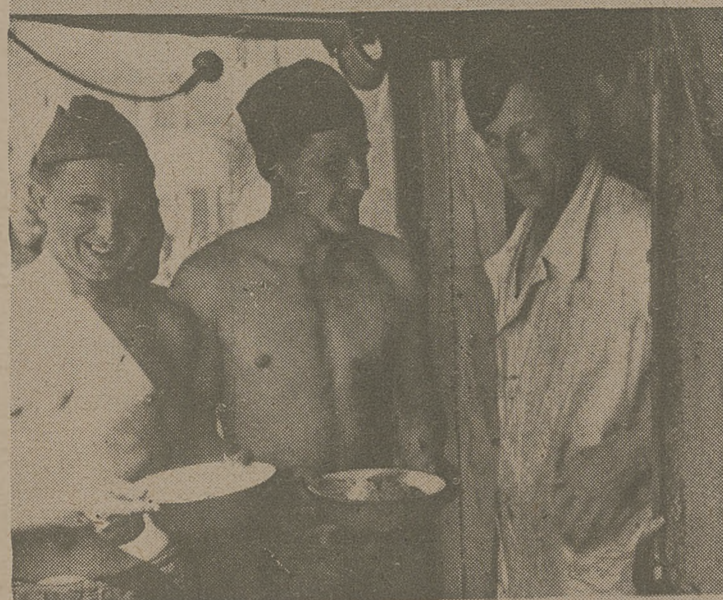
Słońce zatapia swą tarczę w morzu. Zbliża się noc. Na pokładzie rozlega się gwizdek. Znów staje szereg marynarzy „na apel wieczorny". Znów modlitwa. Rota. Znów znikną pod pokładem i „wsiąkną" w nęcące wnętrze koi po trudach dnia. Na pokładzie widnieć będzie tylko sylwetka wachtowego.

Bandera poszła w dół. Szary kontur trałowca pogrąża się zwolna w mroku... Dzień na okręcie dobiegł końca...

Jot-wu.





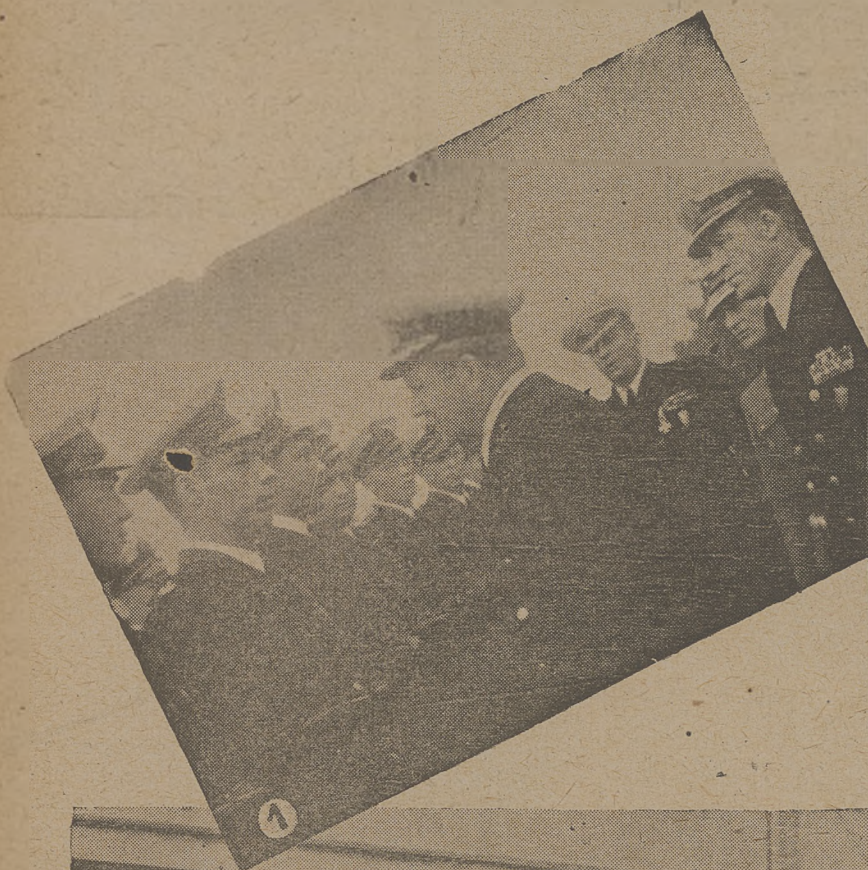


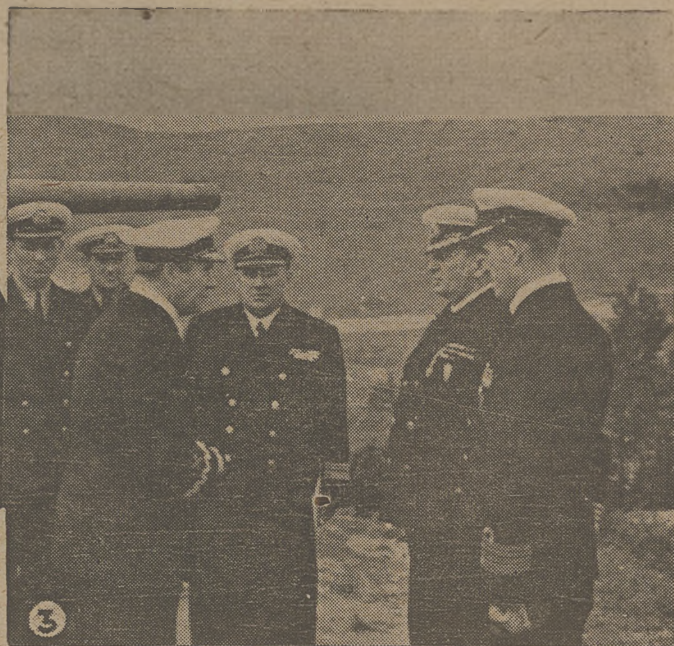


1) Załoga wchodzi na pokład
2) Po rejsie ćwiczebnym obiad smakuje znakomicie.
3) Zbliża się wieczór, trałowiec wraca do przystani, trzeba zrobić na pokładzie generalny porządek.

INSPEKCJA







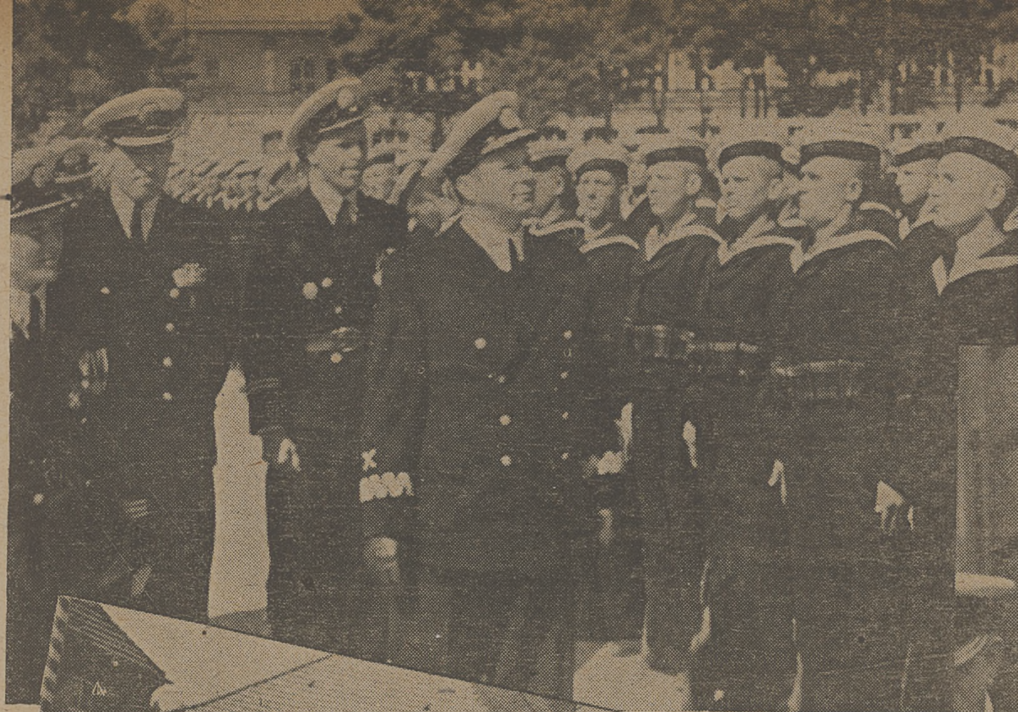


W połowie czerwca Minister Obrony Narodowej Marszałek Żymierski w obecności Dowódcy Marynarki Wojennej, kontradmirała Steyera, Z-cy D-cy Mar. Woj. komandora Urbanowicza oraz Szefa Sztabu Mar. Woj. komandora por. Mieszkowskiego, przeprowadził szczegółową inspekcję oddziałów Marynarki Wojennej.

1) Marsz. Żymierski w rozmowie z kursantami Oficerskiej Szkoły Mar. Woj.

2) Marszałek w towarzystwie kontradm. Steyera i kmdr. Urbanowicza opuszcza szpital po dokonanej inspekcji.

3) W Dywizjonie Artylerii Nadbrzeżnej.

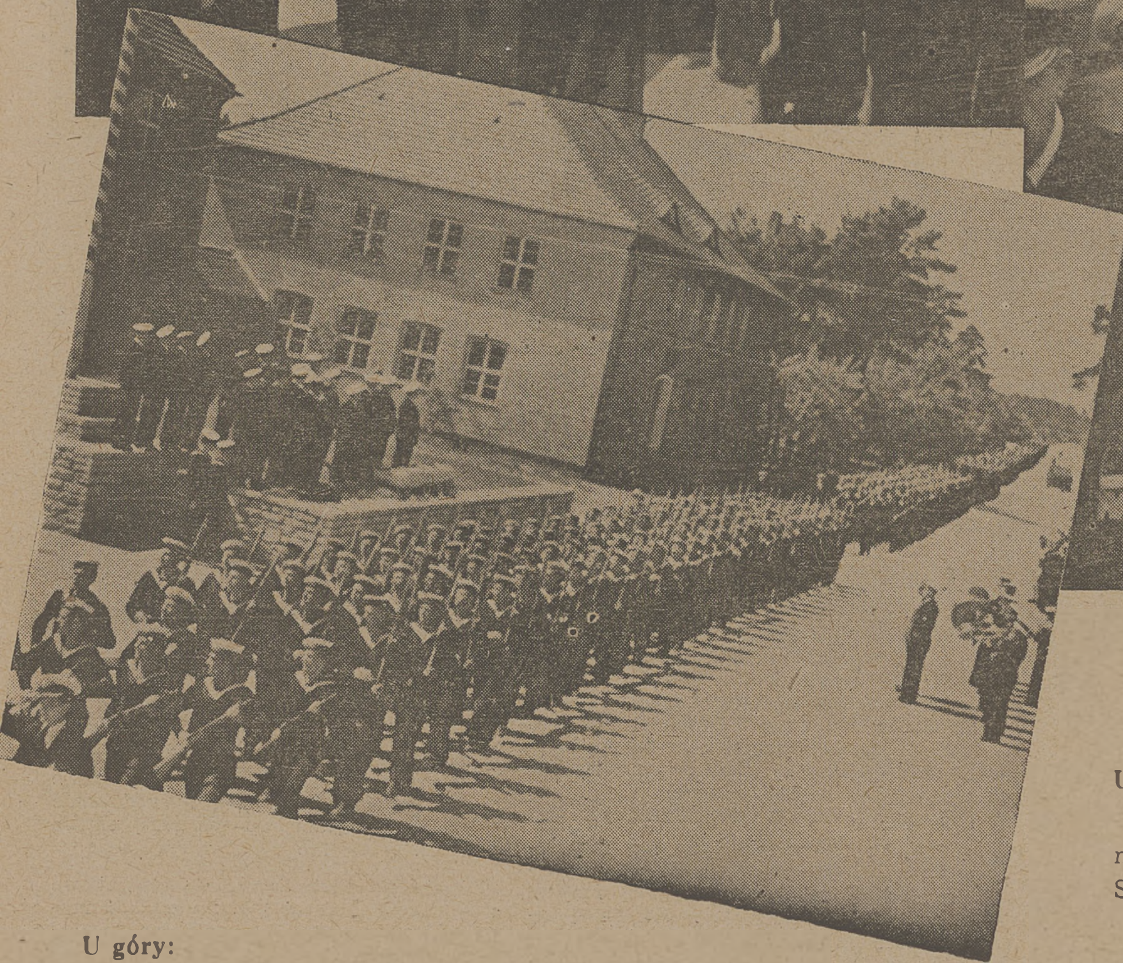


Obok:

W Kadrze Marynarki Wojennej Marszałek dokonał szczegółowej inspekcji doskonale prezentujących się oddziałów.

Na zdjęciu: moment przeglądu.



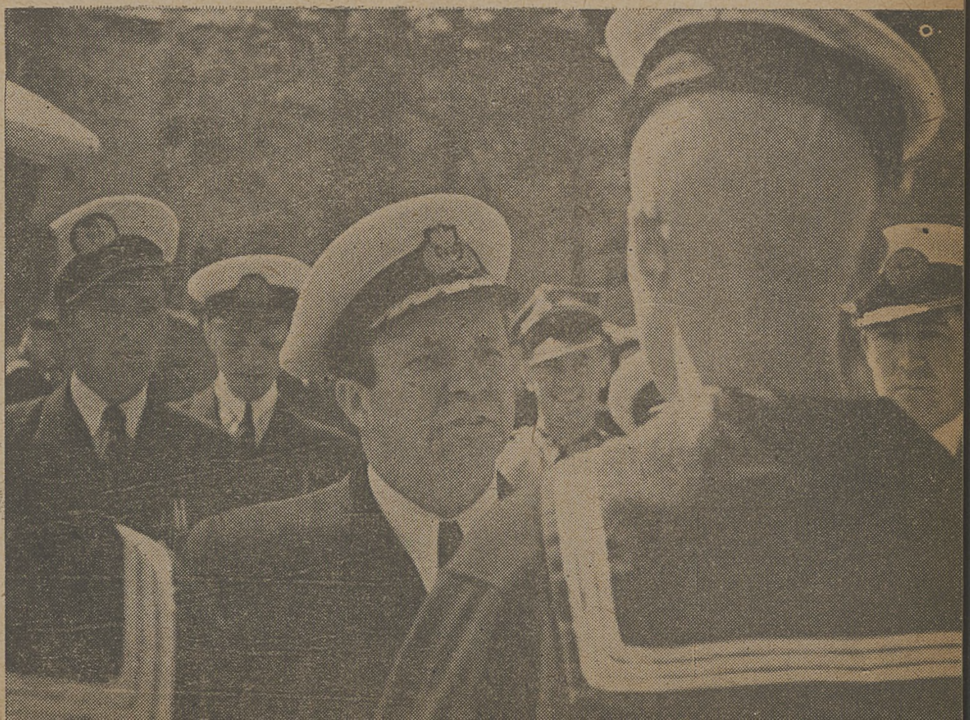


U góry:

Dowódca Marynarki Wojennej, kontradmirał Włodzimierz Steyer.

U góry:

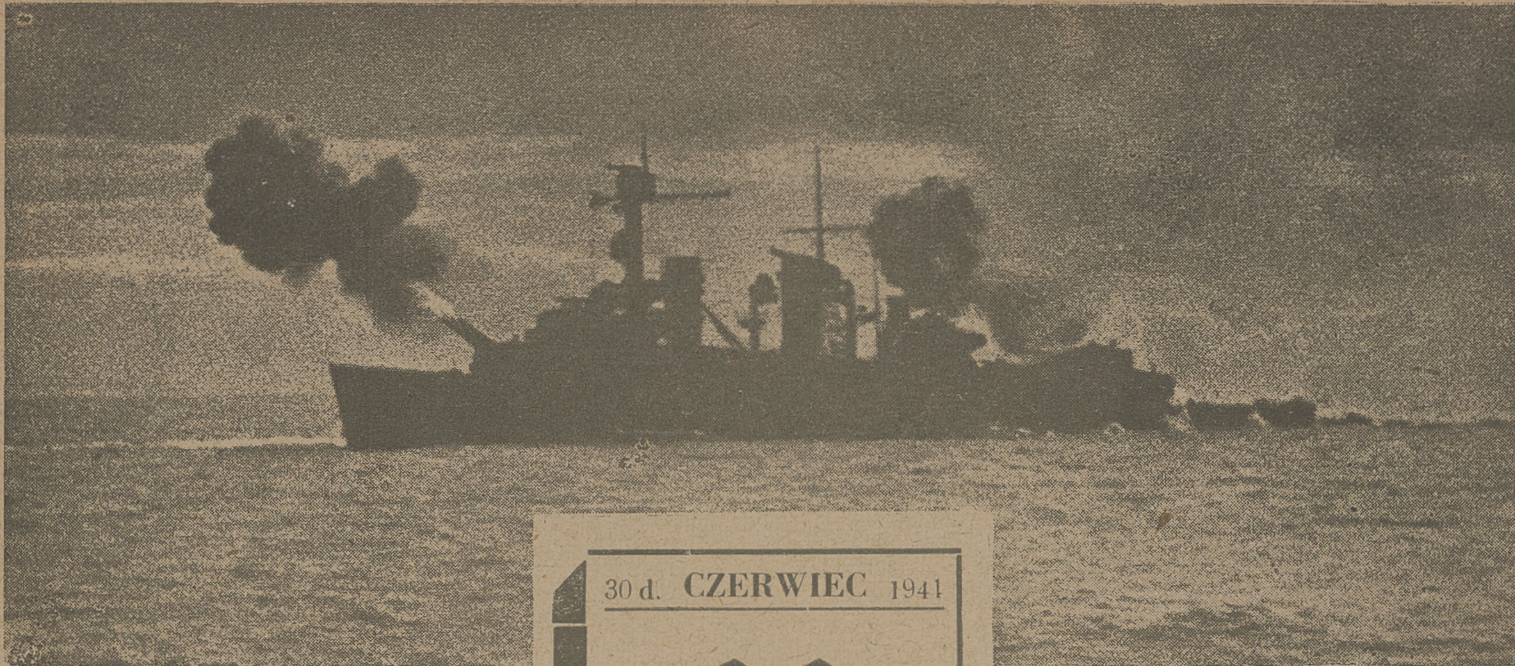
Po zakończeniu inspekcji Marszałek przyjął defiladę oddziałów Kadry Marynarki Wojennej.



Obok:

Inspekcja nie ograniczyła się jedynie do ogólnego przeglądu oddziałów i pomieszczeń.

Marszałek interesował się również wszelkimi przejawami życia w Marynarce i w częstych rozmowach indywidualnych z marynarzami zapoznawał się z ich pracą, nauką i troskami.





„Wczesnym rankiem dn. 22 czerwca 1941 roku niemieckie lotnictwo, armia lądowa i marynarka wojenna rozpoczęły niespodziewanie atak na Z.S.R.R. Duże siły lotnictwa bombowego zaatakowały wszystkie większe ośrodki Białorusi, Ukrainy, Litwy, Łotwy i Estonii. Silne oddziały pancerne wdarły się w głąb kraju. Zespoły niemieckich okrętów podwodnych pojawiły się na wodach terytorialnych Z.S.R.R. przed wszystkimi portami..."

Po sukcesach na zachodzie, północy i południu, gdy armie niemieckie opanowały całą niemal Europę, dowództwo niemieckie poczęło realizować plany nowego napadu, tym razem na wschód, planu, który przyniósł w konsekwencji klęskę.

Morskim założeniem napaści było jak najszybsze zdobycie wszystkich baz morskich ZSRR na Bałtyku, Morzu Czarnym czy Białym. Opracowano szczegóły wykonawcze tego planu w następujący sposób:

Działania zasadnicze prowadzić miało w głównej mierze lotnictwo i jego zadaniem było zdobyć rozstrzygnięcie sytuacji na korzyść Niemiec. Do akcji rzucić miano bombowce nurkowe — Ju 87 oraz Ju 88 — a także samoloty torpedowe He 111. Te same aparaty prowadzić miały stałe minowanie wód radzieckich minami magnetycznymi i magnetyczno-akustycznymi. W walkach o bazy radzieckie nad Bałtykiem decydujący głos otrzymywały również samoloty.

Drugą charakterystyczną cechą tego planu było wciągnięcie do akcji wszystkich posiadanych do dyspozycji okrętów podwodnych, które szczególnie na Bałtyku i Morzu Białym utrzymać miały blokadę. Zaplanowano również przerzucenie Dunajem lekkich jednostek morskich celem zablokowania portów radzieckich na Morzu Czarnym.

Jako uzupełnienie akcji lotnictwa i okrętów podwodnych postanowiono wprowadzić do akcji lekkie siły morskie, a więc kutry torpedowe i dozorowania, kutry trałowe, okręty strażnicze i torpedowe. Najsilniejszą jednostką w tych akcjach miał być niszczyciel.

Ciekawą a zarazem niebezpieczną dla Niemców inowacją było całkowite wyeliminowanie z akcji, szczególnie na Bałtyku, jednostek większych. Nie chciało bowiem dowództwo niemieckie ryzykować kosztownych jednostek jak „Gneisenau" czy „Scharnhorst" a nawet lekkich jednostek klasy „Koeln", ocalałych z pogromu w Norwegii. Jak się później okazało, jeden raz tylko użyto lekkiego krążownika do akcji przeciw wyspie Dagoe, wycofując go z dalszych działań, mimo tego, iż Niemcy oceniali radziecką Flotę Bałtycką na dwa liniowce, dwa nowoczesne krążowniki klasy „Kirow", osiem dużych stawiaczy min wraz z flotyllą trałowców, dwie flotylle niszczycieli z jednostkami klasy „Taszkent" na czele oraz grupą około stu okrętów podwodnych, nie licząc jednostek mniejszych i pomocniczych.

Niemcy rozporządzali dwoma zespołami niszczycieli, zespołem okrętów podwodnych i minowców oraz jednostek strażniczych, kutrów torpedowych i innych mniejszych okrętów.

Od pierwszej chwili wojny poczęli oni realizować główne założenia planu mianowicie wojnę torpedową, jako według opinii dowództwa niemieckiego ekonomiczniejszą od kosztownej i niebezpiecznej taktyki spotkań większych jednostek. Niemcy sami otwarcie stwierdzili, że radzieckie siły są poważne, lekceważyć ich nie wolno, zwłaszcza że stocznie leningradzkie kończyły budowę rozpoczętych wcześniej jednostek.

To też akcja niemieckiego lotnictwa od pierwszych chwil wojny została rozbudowana do najwyższych granic, stając się przysłowiowym „być lub nie być" powodzenia niemieckiego na Bałtyku. Wczesnym rankiem 22.VI.41 nad wieloma miastami europejskiej części Związku Radzieckiego, nad portami Bałtyku, Morza Czarnego i Białego, nad wyspami Moonsundzkimi i Kronsztadtem pojawiły się w pierwszych skąpych blaskach świtu zespoły bombowców z czarnym krzyżem. Gdziekolwiek cień ten padł, na ziemię czy też morze sypał się grad bomb.

Rozkaz „Oberkommando" realizowano nadzwyczaj konsekwentnie.

Lotnictwo atakowało gmachy baz, koszar, budynki mieszkalne i administracyjne, urządzenia portowe, stojące w basenach statki i okręty, polowe lotniska, a także zrzucało setki min na szlakach komunikacyjnych i wyjściowych, na redach portów i w ich basenach.

Było to usiłowanie „zduszenia" floty radzieckiej w jej własnych bazach bez pozostawienia jej możliwości obrony.

Rozrzucone na wodach Zatoki Ryskiej i Fińskiej okręty patrolowe i strażnicze poczęły meldować o ukazywaniu się „tajemniczych" peryskopów, o próbach przeprowadzania ataków torpedowych przez „nieznane" okręty podwodne, których przynależność państwowa była już jasna dla radzieckiego dowództwa marynarki.

Tak objawił się nowy, sławetny „blitz" niemiecki przeciw radzieckiej flocie i jej bazom. Niemcy atakowali nie tylko ze swych baz w Prusach Wschodnich, lecz także z „gościnnie wypożyczonych" baz swego fińskiego i rumuńskiego sojusznika i późniejszego towarzysza broni.

„Blitz", który miał spowodować swymi „oszałamiającymi" ciosami zupełne zaskoczenie przeciwnika i spowodowanie psychozy przegranej od pierwszej chwili, zawiódł.

Flota północna oparła się stosunkowo najsłabszym atakom i bez przeszkód rozpoczęła wykonywanie przewidzianego planami zadania bojowego. W Zatoce Fińskiej jeden z krążowników, „Maxim Gorkij" najechał na minę w pierwszych dniach wojny, lecz wbrew oczekiwaniom niemieckim nie tylko nie zatonął, ale został odholowany na stocznię. Remontu dokonano szybciej niż się Niemcy spodziewali i „Maxim Gorkij" pełnił służbę do końca wojny, dając się flocie niemieckiej we znaki. Natomiast w Sewastopolu poza uszkodzeniem niektórych urządzeń portowych i kilku małych jednostek żeglugi przybrzeżnej, poważniejszych strat nie było.

Za to straty niemieckie okazały się kosztowniejsze, niż to przewidywały „ścisłe wyliczenia Oberkommando". Kilkadziesiąt bombowców i jeden okręt podwodny zostały zniszczone, kilka innych jednostek morskich uległo poważniejszym uszkodzeniom.

Rozgorzała zacięta, uparta wojna. Naród radziecki stanął do niej natychmiast, mobilizując wszystkie swe siły pierwszego rzutu. Nie mogły one jednak sprostać przeważającym siłom niemieckim, szczególnie lotnictwu i oddziałom pancernym. To też Armia Radziecka musiała ustępować pod naporem. Ustępowała też i współdziałająca z nią flota radziecka.

Bazy morskie oddawano po zaciętych, gwałtownych walkach.

Dnia 26 czerwca przystąpiła do wojny Finlandia, atakując niemal od pierwszej chwili radziecką bazę Hangoe, oraz zajmując dnia 4 lipca archipelag wysp Alandzkich, wyłączonych dotychczas z jej obszaru wojskowego. Natychmiast przystąpiono tam do budowy bazy dla niemieckich okrętów podwodnych i ścigaczy torpedowych.

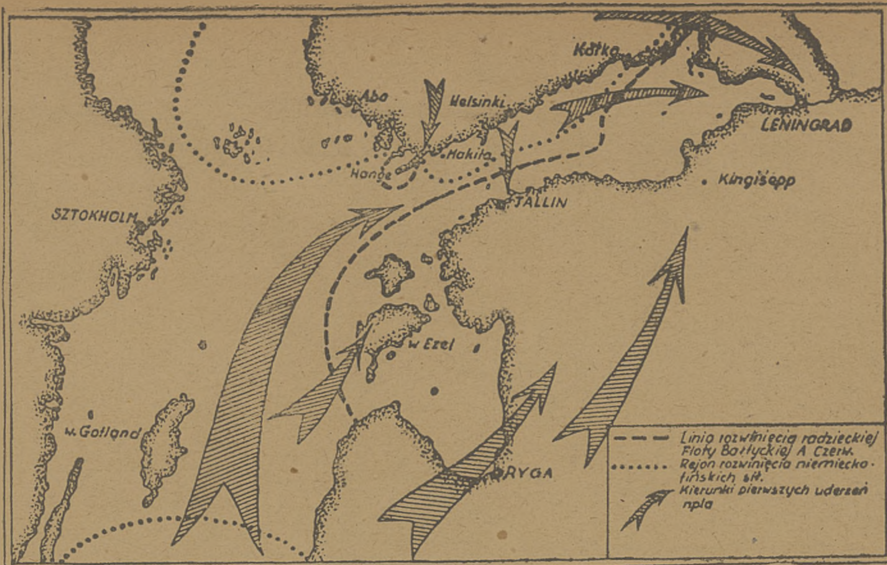
Pierwsze dni walk ujawniły, że Niemcy nie mają zamiaru zdobywać baz radzieckich od strony morza, a jedynie od strony lądu przy pomocy sił pancernych i lotniczych. Tak zdobywano Libawę i Rygę, skąd obrońcy przenieśli się na wyspy Moonsund celem dalszego prowadzenia obrony tej bazy.

Walki o Tallin trwały osiem dni i były to walki wybitnie lądowo-powietrzne. Nawet krążownik radziecki „Kirow" został również użyty do „lądowych" działań ostrzeliwując swą artylerią pozycje niemieckie.

Obrona Moonsundu zasługuje na specjalną uwagę. Walki trwały od dnia 8 września do 19 października. W ostatniej fazie, nie mogąc złamać obrony posiadaną artylerią morską swych jednostek sprowadzili Niemcy wbrew poprzedniemu założeniu, jeden lekki krążownik klasy „Koeln", do prowadzenia walki artyleryjskiej. Był to pierwszy i ostatni „występ" jednostek tego typu na Bałtyku. Po raz drugi nie odważyli się Niemcy na podobne ryzyko. Krążownik ten wziął mianowicie udział w ostrzeliwaniu wyspy Dagoe.

Hangoe broniło się od chwili przystąpienia Finów do wojny. Wszystkie ataki kierowane były od lądu i wszystkie skazane były przez bardzo długi okres czasu, na niepowodzenie. Dopiero ściągnięcie z innych odcinków większej ilości artylerii pozwoliło Niemcom, dysponującym stale świeżymi rezerwami, których obrońcy od przeszło dwóch miesięcy nie mieli, na rozpoczęcie generalnego szturmu. Na bazę padało do 7000 pocisków różnego kalibru dziennie. Obrońcy wytrwali w takich warunkach do 2 listopada. Nie mogąc kontynuować obrony na skutek braku ludzi i sprzętu, dowództwo radzieckie zarządziło ewakuację bazy.

W pierwszych miesiącach walk na odcinku morskim okazało się, że plan zdobycia wszystkich baz radzieckich nie udał się. Ostał się Kronsztadt i Leningrad, które Niemcy atakowali jedynie przy pomocy lotnictwa, a „zakorkowanie" Zatoki Fińskiej było na tyle nieszczelne, że radzieckie okręty podwodne z powodzeniem wychodziły z tych baz na zadania bojowe nie tylko w Zatoce ale i na otwartym Bałtyku, niszcząc wiele jednostek handlowych nieprzyjaciela.



Pierwsza faza lądowo-morskich operacji przeciw ZSRR.

Zawiodła hegemonia lotnictwa niemieckiego na morzu, mimo tego, iż miało ono przez pewien okres zdecydowaną przewagę. Zawiodły działania okrętów podwodnych a akcja minowania portów również nie stanęła na wysokości zadania.

Torpedowe samoloty radzieckie mimo okresowej przewagi lotnictwa niemieckiego wylatywały stale na zadania bojowe nad Zatokę Fińską ale także i na południowy Bałtyk, rywalizując z okrętami podwodnymi w zwalczaniu i niszczeniu niemieckich transportów.

Najważniejsze swe zadanie w pierwszej fazie wojny — zabezpieczenie dowolnymi środkami i według dowolnych planów działania zaplecza Armii Radzieckiej przed ewentualnymi atakami nieprzyjaciela od strony morza oraz przed próbami operacji desantowych, wykonano bez zarzutu.

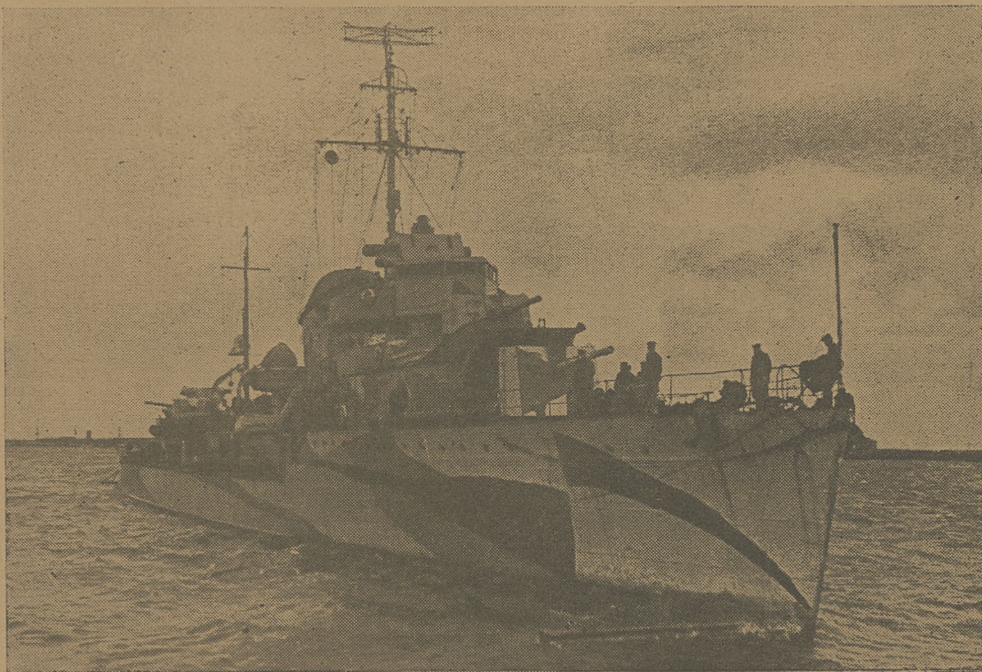
Późniejszy okres działań wykazał, że tylko dwa razy w ciągu całej wojny pokusili się Niemcy o operacje desantowe, które jednak dzięki prężności Marynarki Radzieckiej spaliły na panewce, przynosząc organizatorom tego rodzaju wojny prawdziwą klęskę.

Obok tego Marynarka Radziecka miała drugie równie ważne zadanie, — atakowanie tyłów przeciwnika i jego zgrupowań — które jak i poprzednie wykonała z całym poświęceniem.

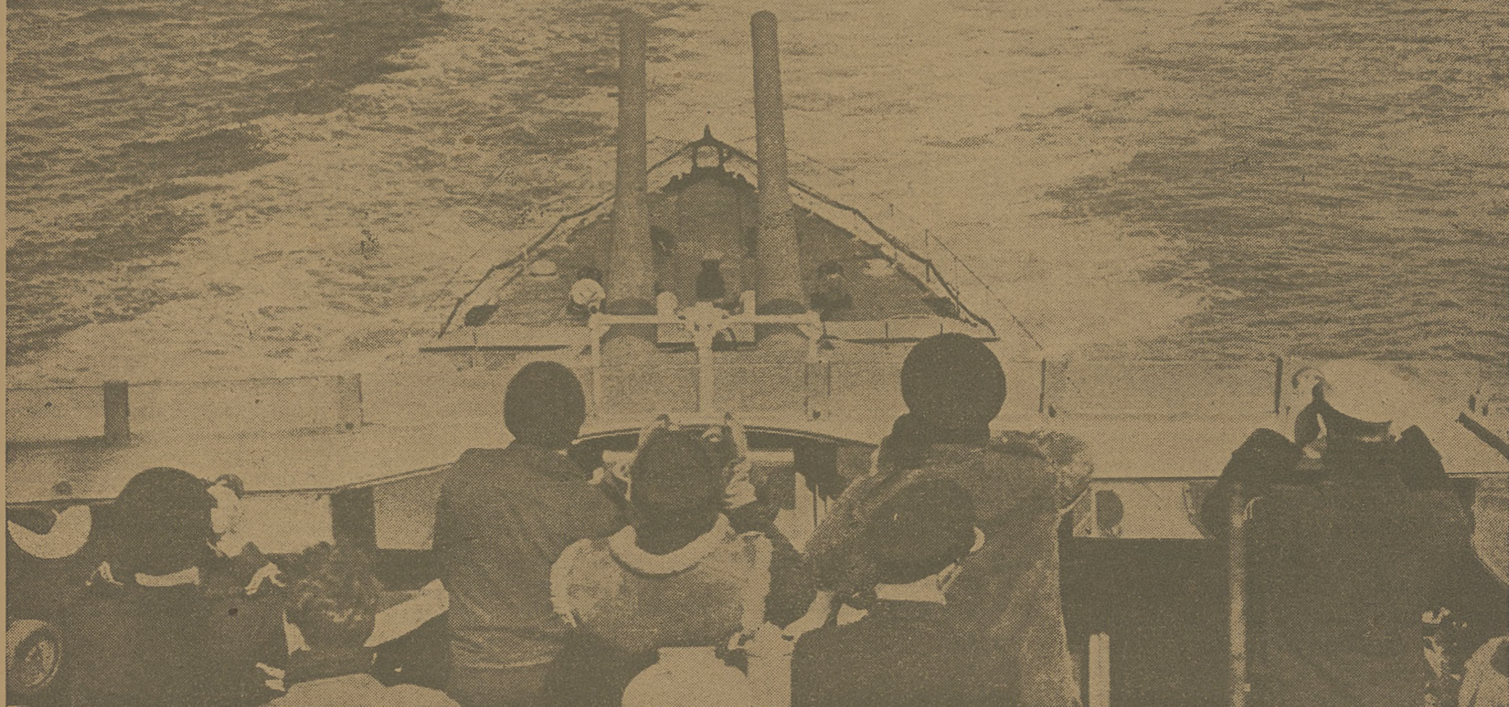
Na żadnym odcinku frontu, nie zaatakowali Niemcy skrzydeł Armii Radzieckiej od morza, morskie szlaki wejściowe do Leningradu były przez cały czas blokady wolne od nieprzyjaciela, a nawet artyleria Kronsztadtu ostrzeliwała tyły blokujących Leningrad oddziałów. Podobnie zresztą jednostki floty niszczyły ugrupowania niemieckie w zatoce Mołowskiej, na jeziorze Ładoga, na Krymie, Morzu Azowskim i pod Stalingradem. Wszelkie próby przełamania obrony Sewastopola nie powiodły się. Skutkiem tego Niemcy musieli przeciągnąć działania pod Stalingradem i na Kaukazie o całe dwa miesiące, to jest na niesprzyjający im okres zimowy. Zadanie wspierania obrony Sewastopola od strony morza wykonała Marynarka Radziecka jak najlepiej. To też kiedy po pierwszym okresie walk defensywnych i wspierania oddziałów lądowych przeszły jednostki floty do natarcia, uprzedzając niekiedy wszelkie operacje ofensywne Armii Radzieckiej, Niemcy ani jednej ewakuacji nie przeprowadzili według swego planu, tracąc w międzyczasie niemal wszystkie siły, jakie zdołały wyrwać się z grożących im okrążeń. Tak więc zarówno w obronie jak i w natarciu Marynarka Radziecka dowiodła, że stoi na wysokości zadania.

St. Woliński, ppor.

Źródła: Adm. I. S. Isakow — „Marynarka radziecka w wielkiej wojnie ojczyźnianej", „Nauticus" — 1942 r.



Radziecki niszczyciel „Gremjaczyj"



Wieczór nad portem w Plymouth zapadł cicho i niespostrzeżenie. Czerwcowy upał leżał jeszcze na bulwarach i opustoszałej plaży, i jedynie gdzieś, od zatoki Biskajskiej zawiał od czasu do czasu świeży wiatr. Wydawało się, że wieczór ten nie różni się wcale od poprzednich wieczorów, a jednak coś nieuchwytnego, coś odmiennego „wisiało w powietrzu". Od strony tawern i barów portowych nie dochodził zwykły hałas i wrzawa, a dźwięki jazzu płynęły ospale, bez rytmu. Nad portem i basenami leżała dziwnie napięta cisza.

A przecież jeszcze przed kilku dniami te wszystkie nabrzeża i przystanie drgały szybkim, wytężonym rytmem pracy. Panował tu jakiś inny, niecodzienny pośpiech. Wszystkie nabrzeża zapełnione były na wysokość kilku pięter skrzyniami i pakami, a co chwila transporty kolejowe i samochodowe wyrzucały ze swego wnętrza tysiące nowych ładunków i ludzi. Ustawieni w kolumny wchodzili na pokłady okrętów i statków stojących u nabrzeży. Kratownice dźwigów nieustannie przesuwały się, wrzucając do luk nowe tony ładunków. Ryk czołgów wjeżdżających w otchłań barek desantowych zagłuszał wszelkie inne odgłosy pracy. Pot ciurkiem spływał po twarzach marynarzy i żołnierzy zajętych ładowaniem gór skrzyń z amunicją i worów z żywnością.

Pośród brytyjskich flag, powiewających nad ustawionymi w rzędzie okrętami, odbijały się jaskrawo biało - czerwone bandery polskich jednostek. Zgrabna, masywna sylwetka „Błyskawicy" kołysała się lekko na wodach basenu portowego. Na pokładzie trwała ta sama co w całym porcie, wytężona praca. W lukach pokładowych znikały ładunek za ładunkiem.

Wyczuwało się jakieś napięcie. Wszyscy byli podminowani. Oficerowie rzadko wyglądali na pokład. Siedzieli w mesie u „starego" na jakiejś długiej ważnej odprawie. Gdy wreszcie okręt gotów był do odcumowania, nikt z załogi nie wątpił, że tym razem zanosi się na coś niebywałego. „Ani chybił — jutro będzie inwazja" szeptał jeden drugiemu na ucho, gdy z pomostu nawigacyjnego padła komenda do odbijania.

Syreny zawyły raz i drugi i ORP „Błyskawica", jeden z najsilniejszych i najnowocześniejszych okrętów floty polskiej, odbił od nabrzeży angielskiego portu Plymouth.

Gdzieś z boku, spośród ciżby okrętów, wynurzyła się nagle jeszcze jedna polska bandera. To ORP „Piorun" zbliżał się by zająć swe miejsce w zespole obok „Błyskawicy". Po chwili dobiły do nich niszczyciele kanadyjskie i angielskie. Przedzierając się przez ławicę okrętów i statków, zespół wychodził „pół naprzód" na kanał La Manche. Marynarze z „Błyskawicy" słali ostatnie spojrzenia w stronę lądu.

Wokół nich uwijały się teraz wśród niezbyt gęstych mroków późnego wieczoru, jednostki wszelkich typów i klas. Niewielkie barki i nieco mniejsze łodzie szturmowe ciągnęły ławicami. Na horyzoncie widniały potężne sylwetki pancerników i krążowników.

Ponad zespołem przeciągały co chwila eskadry bombowców lecących ciężko, z ładunkami bomb. Było już widać wybrzeże francuskie, stojące w ogniu. Eksplozje bomb, niczym uderzenia piorunów rozcinały co chwila ciemności. Płynąc uważnie szlakiem wytyczonym specjalnymi bojami, oznaczającymi drogi wolne od min, zespół coraz głębiej wchodził w kanał. Z przodu dolatywał charakterystyczny monotonny warkot trałowców, usuwających miny, a stawiających jednocześnie boje ostrzegawcze. W szyku torowym, niszczyciele pruły lekko sfalowane wody kanału. Znali te wody już, jak swoją kieszeń. Od miesiąca wałęsają się przecież wzdłuż i wszerz, patrolując i wy-

macując ośrodki ogniowe Niemców na brzegu. Ileż to razy „Błyskawica“ ściągała na siebie ogień artylerii niemieckiej, by następnie przesłać do dowództwa meldunek o pozycji baterii niemieckich.

Zespół położył się na kurs SW. Znajdowali się w połowie drogi. Należało poznać teraz zadanie.

Rozkaz nakazywał zajęcie pozycji na prawym skrzydle floty inwazyjnej w okolicy Cherbourg - Brest i zabezpieczenie go przed ewentualnymi atakami floty niemieckiej.

Zespół płynął więc już teraz „całą naprzód“ w kierunku, na wyłaniający się w dali z mroków, półwysep Bretanii. Tymczasem zaś cała armada desantowa ruszyła do akcji i zbliżała się do brzegów Francji.

Zespół podzielił się na dwie grupy, po cztery jednostki. Dowództwo jednej z nich objęła „Błyskawica“. Napotkane mniejsze jednostki floty niemieckiej bez walki po krótkiej wymianie ognia uchodziły, lub szły na dno. Z brzegu odzywały się głucho baterie. Po dwu dniach takiej służby ubezpieczającej „Błyskawica“ weszła w wir walki. W boju z zespołem niemieckich okrętów wraz z „Piorunem“ i innymi jednostkami zatopiła dwa niemieckie niszczyciele, rozpraszając nieprzyjacielskie eskadry.

ORP „Ślązak“ biorący w tym czasie bezpośredni udział w operacji lądowania, odniósł szereg zwycięstw. Wspierając od początkowej fazy, całą operację znajdował się on nieprzerwanie w bezpośredniej bliskości brzegu i z odległości 500 m prowadził ogień artyleryjski do celów lądowych. Kryjąc ogniem pozycje niemieckie i baterie, „Ślązak“ okazał cenną przysługę oddziałom lądującym, a nawet ratował ich w sytuacjach bez wyjścia. To też w pewnej chwili w eterze zabrzmiały słowa skierowane do polskich marynarzy „Uratowaliście naszą skórę, — Thank You Poland“. Były to proste, szczere słowa niekłamanego uznania alianckich towarzyszy broni. Tym cenniejsze, że wyrażone na polu walki.



Ponad zespołem przeciągały eskadry bombowców...

Poza jednostkami naszej floty wojennej w skład grupy floty inwazyjnej wchodziło przeszło 25% naszej marynarki handlowej, przewożąc znaczne ilości materiałów wojennych i żołnierzy na brzeg francuski.

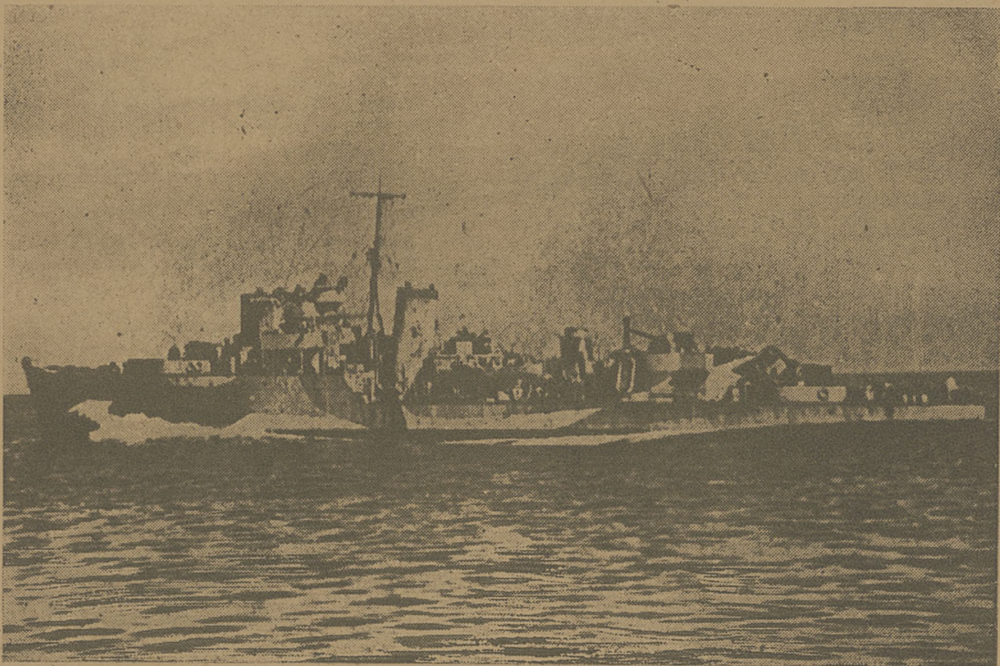
* * *

Wkład polskiej marynarki i liczne jej sukcesy stanowiły, nawet w porównaniu do rozmachu tej największej w dziejach operacji inwazyjnej, poważne pozycje, to też zdawałoby się, że słowa uznania i podziękowania ze strony oddziałów alianckich wyrażone w wirze walki, znajdą także swe odbicie w oficjalnych dokumentach i raportach z tej operacji. A jednak...

Dziś właśnie w trzecią rocznicę inwazji przewertowałem wiele angielskich i amerykańskich publikacji opisujących dokładnie i szczegółowo przebieg walk inwazyjnych na morzu, szukając wzmianki o naszej flocie wojennej. Im dłużej i szczegółowiej wgłębiałem się w tasiemcowe dokumenty, tym większe ogarniało mnie rozgoryczenie. Natrafiłem jedynie na jedno zdanie z oficjalnego raportu Dowódcy Marynarki Wojennej USA adm. Kinga mówiące o udziale flot mniejszych państw sprzymierzonych w inwazji. Zdanie to brzmi: „... jednostki morskie USA współdziałały podczas inwazji z jednostkami floty brytyjskiej, francuskiej i holenderskiej.“... — Polskich jednostek nie było...

Widziano je tylko w momentach największych niebezpieczeństw, w chwilach najbardziej groźnych w dniach najbardziej tragicznych. I może dlatego właśnie słowa alianckiego żołnierza — „Thank You Poland“ brzmią tak obco w uszach amerykańskich admirałów i polityków.

Józef Wójcicki, ppor.

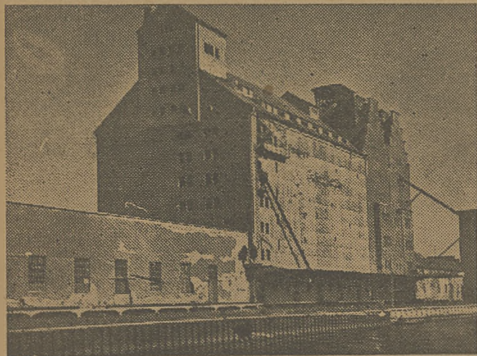


ORP „Ślązak“ w inwazji

Jutro portów polskich

Gdy dziś zastanawiamy się nad przyszłymi drogami rozwoju gospodarki państwa, to przewidywań naszych nie stawiamy tak na „chybił trafił" jak to się działo często u nas przed wojną, w dobie chaotycznej gospodarki państwowej, lecz opieramy je na realnej podstawie. Jest nią plan trzyletni.

Nie zagłębiając się zbytnio w kolumny cyfr, które mimo wszystko są tylko symbolami poszczególnych etapów w rozwoju gospodarki morskiej, rozpatrzmy raczej pewne istotne zagadnienia jakie zawarte są w planie trzyletnim, a niekiedy wyrastają na jego marginesie.



Elewator zbożowy w Elblągu.

UHANDLOWIENIE PORTÓW

Dziś główny nacisk kładziemy na wzrost przeładunków w naszych trzech portach — Gdynia, Gdańsk, Szczecin, gdyż tylko w ten sposób można ożywić życie na Wybrzeżu i zasilić zaplecze. Wzrost przeładunków oznacza także, zwiększenie dopływu walut obcych do kraju, które stanowią w chwili obecnej ważną pozycję w naszym dochodzie państwowym. W związku z tym nasuwa się pytanie czy dochodowość portów zależy tylko od zdolności przeładunkowej? Należy stwierdzić, że poważną rolę w tym zagadnieniu odgrywa również i stopień uhandlowienia portów.

Aby porty nasze przynosiły większe zyski, aby stały się handlowymi trzeba rozwinąć w nich życie handlowe na wielką skalę, tak aby wszystkie transakcje odbywały się na miejscu a płynące stąd zyski zostawały w naszych rękach, a nie wzbogacały obcych. W portach naszych więc powstaną banki, giełdy, arbitraże, izby handlowe, notowania cen i szereg przedstawicielstw, które skumulują w swych rękach całość obrotów towarowych i pieniężnych. Na przykładzie istniejącego przed wojną w Gdyni arbitrażu bawełny możemy stwierdzić, że istnienie takich ośrodków handlowych nie tylko zwiększa zyski portu, ale i przyczynia się do podwyższenia jego obrotów towarowych. Arbitraż gdyński przed wojną ściągnął poważną część europejskiego handlu bawełną i zagroził poważnie Bremie, która była do tego czasu wyłącznym monopolem dla bawełny na Bałtyku. Dziś jesteśmy w sytuacji o wiele lepszej, dziś Brema nie może z nami konkurować, dziś mamy więcej portów i większe poparcie rządu dla spraw morskich, porty nasze notują ciągły wzrost przeładunków, a jutro osiągną największe obroty handlowe na Bałtyku.

Aby tego dopiąć trzeba między innymi wzmóc atrakcyjność handlową naszych portów przez utworzenie stref wolnocłowych. Już przed wojną dały one wielkie korzyści Gdyni, przyciągając obcy handel do portu. Jeszcze w tym roku strefa wolnocłowa zostanie utworzona w Gdyni. Możność przeładowywania i magazynowania towarów bez uiszczania opłat celnych niewątpliwie ściągnie znaczną ilość towarów obcych do naszych portów. Strefy takie powstaną następnie także i w innych portach polskich, przy czym niewątpliwie stanie się aktualne zagadnienie reeksportu. Określenie to oznacza w słownictwie morskim takie zjawisko, gdy jakiś ładunek przychodzący z zagranicy zostaje wyładowany w porcie i zmagazynowany, a następnie skierowany dalej za granicę, do innego kraju. Jasnym jest, że wszystkie opłaty jak magazynowe, przeładunkowe itd. pozostają w tym wypadku w rękach danego portu, stanowiąc czysty zysk. W tym kierunku zdąża właśnie nasza polityka morska, gdyż rozwinięcie reeksportu wzmocniłoby znacznie pozycję naszych portów na Bałtyku. Warunkowane to jest opłacalnością naszych portów dla handlu zagranicznego, to też wszelkie opłaty powinny być konkurencyjne.

Osobną pozycję w przyszłości naszych portów stanowić będzie tranzyt dla państw Europy Środkowej i południowo - wschodniej.

ROZWÓJ TECHNICZNY

Innym zagadnieniem, jednak ściśle związanym z rozbudową naszych portów, jest ich rozwój techniczny. Cyfry planu trzyletniego są zarazem szkicem technicznym wykreślającym kierunek rozbudowy portów i udoskonaleń w ich urządzeniach. Na inwestycje morskie w latach 1947-49 przeznaczono w ramach planu około 50 miliardów złotych. Daje to poważną bazę finansową dla prac nad odbudową i rozbudową, a w niektórych wypadkach i przebudową portów.

Jeśli dotychczas cały ciężar naszego handlu morskiego leżał głównie w portach delty Wisły, to w najbliższym latach w orbitę jego zostaną także wciągnięte inne nasze porty, rozrzucone wzdłuż 500 kilometrowego wybrzeża. Przyczyni się to w znacznym stopniu do odciążenia naszych



Fragment portu w Gdańsku.

portów centralnych i równomiernego rozłożenia sił gospodarczych, na całym Wybrzeżu. Już obecnie w sukurs przeciążonym portom pośpieszył Szczecin, zwiększając coraz bardziej swe obroty i osiągając wysokie cyfry przeładunków, zwłaszcza węgla. Port w Elblągu natomiast znajduje się jeszcze ciągle w początkowej fazie odbudowy, jednak już w najbliższym czasie gotów będzie do przyjmowania statków. Największą trudność w wyzyskaniu tego portu przez nasz handel morski, stanowi brak doń dogodnego dostępu. Początkowo projektowano rozwiązanie tego problemu — zdawałoby się w najprostszy sposób — przez przecięcie mierzei Kurońskiej kanałem. Kanał ten otworzyłby drogę statkom do Elbląga. Przy bliższym jednak rozpatrzeniu, projekt ten okazał się mało realnym ze względu na wielkie ruchy piasków wzdłuż całej mierzei. Piaski te w przeciągu krótkiego czasu zasypałyby nowowybudowany kanał, a utrzymanie go w stanie odpowiedniej głębokości kosztowałoby wiele pracy i kapitałów, co postawiłoby w ogóle pod znakiem zapytania opłacalność portu elbląskiego. Dlatego też zwrócono raczej uwagę na drugą drogę wiodącą z morza do Elbląga, jest nią kanał rzeczny Gdańsk—Elbląg. Kanał ten obecnie nie jest zdatny do użytku ze względu na zniszczenie urządzeń i wysokie zamulenie. Odbudowa tego kanału i pogłębienie pozwoli w najbliższych latach na pełne wykorzystanie portu w Elblągu. Oczywiście nie będą tu mogły zawijać statki wielkie, ale średnie i małe o zanurzeniu do 4,5 metra. Elbląg posiadać będzie charakter portu raczej zbożowo-drzewnego, gdyż do takiej roli predestynuje go zaplecze rolnicze Mazurów i Białostockiego, połączone z tym portem liniami kolejowymi i kanałem Warmijskim, Elbląg — Ostroda, który zostanie także w najbliższym czasie wykorzystany, jako jedyna dogodna droga wodna na tym szlaku.

O naszych portach centralnych Gdynia — Gdańsk dużo mówi się i pisze, a plany ich rozwoju są na ogół powszechnie znane. Niewątpliwie w najbliższej przyszłości do reszty zniknie rozgraniczenie tych dwuch portów delty Wisły. Za parę lat już miasta te będą stanowiły jeden potężny kompleks portowy: Gdynia—Gdańsk dzieląc się jednak zadaniami. O ile port gdyński nastawi się głównie na przeładunki towarów masowych o tyle Gdańsk będzie portem drobnicowym. Port gdański budowany był dość chaotycznie w ciągu wieków, zależnie od aktualnych potrzeb. Obecnie nie odpowiada on pod względem rozkładu swym nowym zadaniom, to też zostanie przebudowany. Wejście do portu zostanie poszerzone, wybudowane będą nowe kanały portowe i baseny.

Port gdyński sprawia stosunkowo najmniej kłopotu naszym władzom morskim. Budowany w ostatnim okresie przed wojną, jest on portem nowoczesnym i na razie nie przewiduje się większych zmian w jego ukształtowaniu, poza budową nowych basenów w okresie późniejszym i udoskonaleniem węzła komunikacyjnego, łączącego port z zapleczem.

Port szczeciński został już wprzągnięty do pracy na polskim morzu. Ze względu na swe położenie i pokaźną długość naturalnych nabrzeży i basenów, port ten w chwili obecnej posiada największe możliwości rozwoju. Leżąc nad tak ważną arterią wodną, jak Odra, Szczecin ma zapewnione oparcie gospodarcze w zapleczu, które stanowi bogaty Śląsk. To też w najbliższym okresie port szczeciński nastawi się głównie na eksport węgla i tranzyt.

Pomiędzy tymi dużymi portami naszego Wybrzeża, leży poza tym szereg mniejszych jak Kołobrzeg, Ustka, Dziwnów, Łeba, Darłowo i inne. Te porty zostaną także wykorzystane dla handlu morskiego, ale głównie służyć będą rybołówstwu morskiemu.

Porty polskie stoją w przededniu jeszcze większych niż dotychczas osiągnięć. Ich jutro jest jasne i nieograniczone w możliwości rozwojowe. Najbliższe lata będą wstępem do nowej ery rozkwitu odrodzonego Państwa Polskiego nad Bałtykiem.

J. W.



Szczecin.

Statki, które otrzymaliśmy

Na konferencji „Wielkiej Trójki" w Poczdamie w lipcu i sierpniu 1945 r. zostało m. in. osiągnięte porozumienie w sprawie niemieckiej marynarki handlowej. Uchwalono podzielić ocalałe z pogromu niemieckie statki pełnomorskie między trzy zwycięskie mocarstwa, przy czym mniejszym państwom sojuszniczym przyznano również odpowiedni udział w masie reparacyjnej, stosownie do poniesionych przez nie strat w tonażu. Udział Polski wyraził się cyfrą 15% tonażu przejmowanego przez Związek Radziecki.

W wyniku przeprowadzonych w Moskwie bezpośrednich rozmów polsko - radzieckich, dotyczących realizacji umowy reparacyjnej, uzgodniono w dniu 19 września 1946 r. listę 19 statków podlegających przekazaniu Polsce. Szczegółowe opracowanie sprawy ich przejęcia pod względem formalnym i technicznym przeciągnęło się do miesięcy zimowych. Nadspodziewanie silne mrozy i wywołane przez nie zamarznięcie Bałtyku spowodowały dalszą zwłokę, tak że dopiero w początkach kwietnia 1947 r. można było przystąpić do zrealizowania odnośnych postanowień i umów. W tym celu przybyła do Polski komisja radzieckiego Ministerstwa Floty Morskiej, która udała się przede wszystkim do Szczecina, gdzie w dniu 12 kwietnia nastąpiło podniesienie polskiej bandery na dwóch pierwszych przekazanych statkach.

Ministerstwo Żeglugi ustaliło polskie nazwy dla jednostek poniemieckich, wchodzących obecnie w skład polskiej floty handlowej. Nazwy i charakterystyka poszczególnych statków brzmią, jak następuje:

1. S/s „Jagiełło" (ex „Piotr Wielikij", ex „Empire Oak", ex „Duala" ex „Dogu"). Typ: pasażerski, czteropokładowy, z rufą krążowniczą. Tonaż: BRT 6.133, NRT 3.139, TDW 3.000. Wymiary: długość 117 m, szerokość 16 m, głębokość 8,5 m. Szybkość: 16 węzłów. Rok budowy: 1939. Stocznia: Blohm u. Voss, Hamburg.

2. S/s „Beniowski" (ex „Niekrasow", ex „Kaiser"). Typ: pasażerski, dwupokładowy. Tonaż: BRT 1.912, NRT 724. Wymiary: długość 92 m, szerokość 11,5 m, głębokość 4 m. Szybkość: 16 węzłów. Rok budowy: 1905.

3. S/s „Waza" (ex „Turgieniew", ex „Mecklenburg"). Typ: prom kolejowy. Tonaż: BRT 1.547, NRT 782, TDW 400. Wymiary: długość 86 m, szerokość 14 m, głębokość 6,5 m. Szybkość: 13 węzłów. Rok budowy 1903.

4. S/s „Olsztyn" (ex „Feodozja", ex „Empire Gantry", ex „Inkenturm"). Typ: towarowy. Tonaż: BRT 1.925, NRT 936, TDW 3.200. Wymiary: długość 87,5 m, szerokość 13,5 m, głębokość 5 m. Szybkość: 10 węzłów. Rok budowy: 1944.

5. S/s „Opole" (ex „Omsk", ex „Empire Contees", ex „Irene Oldendorff"). Typ: towarowy. Tonaż: BRT 1.923, NRT 935, TDW 3.200. Wymiary: długość 85 m, szerokość 13.5 m, głębokość 5,5 m. Szybkość: 10 węzłów. Rok budowy: 1944.

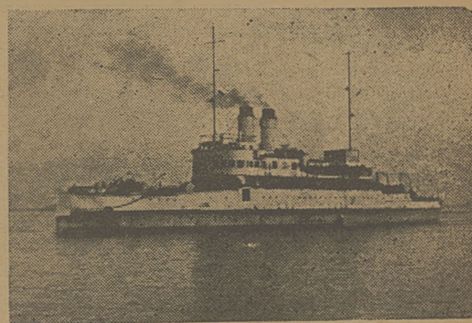
6. S/s „Kutno" (ex „Kercz", ex „Helga Ina", ex „Helga Böge"). Typ: towarowy jednopokładowy. Tonaż: BRT 2.181, NRT 1.290, TDW 3.375. Wymiary: długość 85 m, szerokość 12,5 m, głębokość 6 m. Szybkość: 9,5 węzła. Rok budowy: 1925.

7. S/s „Kalisz" (ex „Kucznarenko", ex „Boltenhof", ex „Dorie"). Typ: towarowy jednopokładowy. Tonaż: BRT 3.307, NRT 2.064, TDW 5.630. Wymiary: długość 104 m, szerokość 15 m, głębokość 6,5 m. Szybkość: 8,5 węzła. Rok budowy: 1911.

8. S/s „Kołobrzeg" (ex „Oczakow", ex „Herkules", ex „Szleswig-Holstein", ex „Hansburg", ex „Yalta", ex „Horncap"). Typ: towarowy jednopokładowy. Tonaż: BRT 2.369, NRT 1.432, TDW 4.180. Wymiary: długość 90 m, szerokość 13 m, głębokość 6 m. Szybkość: 9 węzłów. Rok budowy: 1921.

9. M/s „Generał Walter" (ex „Generał Brusiłow", ex „Athen"). Typ: towarowy jednopokładowy. Tonaż: BRT 4.450, NRT 2.608, TDW 7.185. Wymiary: długość 122,5 m, szerokość 17 m, głębokość 6,5 m. Szybkość: 14,5 węzła. Rok budowy: 1936.

10. S/s „Pułaski" (ex „Koźma Minin", ex „Leuna"). Typ: towarowy dwupokładowy. Tonaż: BRT 6.856, NRT 3.996, TDW 9.825. Wymiary: długość 141 m, szerokość 18,5 m, głębokość 8,5 m. Szybkość: 13,5 węzła. Rok budowy: 1928.



Prom kolejowy s/s „Waza"

11. S/s „Kolno" (ex „Armawir", ex „Empire Conwear", ex „Nordlicht", ex „Nordcoke"). Typ: towarowy jednopokładowy wzmocniony do nawigacji wśród lodów. Tonaż: BRT 2.487, NRT 1.297, TDW 3.200. Wymiary: długość 90,5 m, szerokość 13,5 m, głębokość 5,5 m. Szybkość: 13,5 węzła. Rok budowy: 1936.

12. M/s „Karpaty" (ex „Kazbek", ex „Empire Tageos", ex „Adria"). Typ: tankowiec z maszynami w tyle, 2 pokłady. Tonaż: BRT 6.487, NRT 3.785, TDW 9.500. Wymiary: długość 125,5 m, szerokość 16,5 m, głębokość 10 m. Szybkość: 12 węzłów. Rok budowy: 1927.

13. S/s „Kościuszko" (ex „Admirał Nachimow", ex „Rheinfels"). Typ: towarowy dwupokładowy. Tonaż: BRT 7.763, TDW 11.200. Wymiary: długość 148 m, szerokość 19 m, głębokość 11,5 m. Szybkość: 16 węzłów. Rok budowy: 1939.

14. Nazwa nie ustalona (ex „Uran", ex „Schiksee"). Typ: pasażerski. Tonaż: BRT 117. Rok budowy: 1927.

15. Kadłub Nr. 852 projektowana nazwa polska **„Oliwa"**. Typ: towarowy. Tonaż: około 2.500 BRT.

16. „Żubr" (ex „Witiaź", ex „Bartenfleth"). Typ: holownik pełnomorski. Tonaż: BRT 219, NRT 85. Wymiary: długość 31,5 m, szerokość 8 m, głębokość 4 m. Szybkość: 13 węzłów.

17. „Bawół" (ex „Wariag", ex „Rechtenfleth"). Typ: holownik pełnomorski. Tonaż: BRT 148. Wymiary: długość 27 m, szerokość 7 m, głębokość 3 m. Szybkość: 12 węzłów.

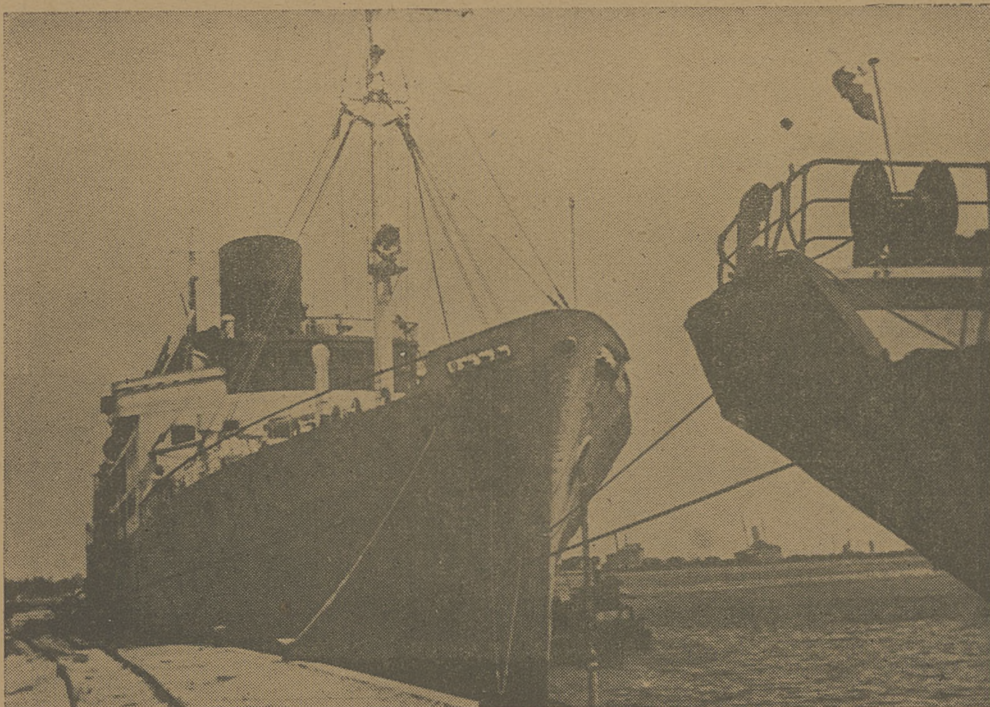
18. „Cyklop" (ex „Sztorm", ex „Statman"). Typ: holownik pełnomorski. Moc: 480 KM.

19. Lichtuga.

Równocześnie z przejmowaniem taboru poniemieckiego podlegają zwrotowi dwa polskie statki, zabrane w czasie wojny przez Niemców, które zostały omyłkowo włączone do masy reparacyjnej. Pierwszą z tych jednostek jest niewielki statek „Robur VII", który przed wojną służył do bunkrowania węgla, a przez Niemców został przerobiony na statek do podnoszenia wraków. Drugą jednostką jest nowoczesny motorowiec frachtowy, który w r. 1939 znajdował się w budowie na Stoczni Gdańskiej i miał nosić nazwę „Bielsko". Został on wykończony przez Niemców w r. 1943 na stoczni duńskiej w Elsinore. Charakterystyka tego statku jest następująca:

Nazwa polska: **m/s „Waryński"** (ex „Denis Dawidow", ex „Empire Nidd". ex „Minden"). Typ: towarowy, ochronno-pokładowy. Tonaż: BRT 4.742, NRT 2.644, TDW 6.300. Wymiary: długość 127 m, szerokość 17 m, głębokość 7,5 m. Szybkość: 16 węzłów. Rok budowy: 1943.

(G.A.M.)



S/s „Jagiełło". — Z prawej widoczna rufa s/s „Kutno".

Brytyjskie krążowniki przeciwlotnicze

JÓZEF MODRZEJEWSKI

Rok przed wojną, ze strony admiralicji brytyjskiej powstała inicjatywa wybudowania specjalnego rodzaju lekkiego krążownika, jako okrętu przeznaczonego głównie do walki z samolotami. Fakt powyższy pozornie mógł świadczyć o słabości floty brytyjskiej wobec przeciwnika z powietrza i początkowo był interpretowany jako dążność do ubezpieczenia starszych jednostek wojennych. Tymczasem akcja dozbrajania okrętów Royal Navy szła z takim rozmachem, że nawet okręty zbudowane przed pierwszą wojną światową, a więc przed erą lotnictwa, stały się prawdziwymi twierdzami przeciwlotniczymi. Tutaj wymienię tylko najstarszy pancernik brytyjski „Queen Elisabeth" z 1913 r., który otrzymał osiem dużych dział 102 mm, trzydzieści dwa 40 mm i szesnaście n. k. m., wszystko przeciw celom powietrznym. Nie mówię już tutaj o obronie biernej pl., która została także znacznie wzmocniona.

Dopiero doświadczenia wojenne ujawniły cele admiralicji, dla których stwarzała typ specjalny. Były one trojakie. Najpierw chodziło o to, by umieścić w karawanach statków i eskadrach okrętów jednostki szczególnie niebezpieczne dla samolotów, a więc takie, które by były pierwszymi obiektami do bombardowania. Odciągało się przez to uwagę lotników i zespoły mogły przygotować się należycie do obrony.

Oczekiwania Anglików sprawdziły się, zwłaszcza w stosunku do Niemców. Lotnicy Goeringa z germańską wściekłością rzucali się na krążowniki przeciwlotnicze, które im przeszkadzały w swobodnym atakowaniu statków transportowych, czy w nalotach na cenne jednostki floty brytyjskiej. Pojedynek okrętu z bombowcami lub torpedowcami nie był łatwy ani krótki. Wyczerpywał obydwie strony. Jeżeli zaś zaistniał fakt zniszczenia krążownika, Niemcy głosili o tym z wielkim triumfem, widząc w tym sukces doktryny Douheta.

Tymczasem strata krążownika pl. częściowa, (jego uszkodzenie) albo zupełna (zatopienie), nie pozostawała w żadnym stosunku do strat w dziale transportowców wzgl. dużych okrętów wojennych.

Drugim celem admiralicji było wzmocnienie baz lub odległych eskadr, znajdujących się przez pewien czas na wodach nieprzyjacielskich. Było jasnym, że flota bazująca w takich portach jak Gibraltar, Malta czy Aleksandria, albo przeprowadzająca desant będzie przez dłuższy czas systematycznie i bardzo często bombardowana z powietrza. Zamiast więc odciągać okręty od swoich zadań specjalnych, wzgl. trzymać je ustawicznie pod grozą nalotów w bazach po operacjach, lepiej było postawić okręty specjalne.

Wreszcie krążowniki przeciwlotnicze mogły być użyte do najrozmaitszych operacji nie tylko przeciw lotnictwu, ale przeciw lekkim siłom, zwłaszcza rosnącym w rozmiary i siłę krążownikom torpedowym, a ponadto przeciw bateriom nadbrzeżnym, ze względu na dużą ilość szybkostrzelnych dział lżejszego kalibru.

Pierwszymi przedstawicielami nowego rodzaju były stare, zdeklasowane krążowniki typu „C" z 1917/19 r. Wymontowano z nich działa 152 mm i 76 mm, wyrzutnie torpedowe w ilości ośmiu i przyrządy celownicze. Zamiast tego dostały 10 albo 8 armat 102 mm pl., 16 działek poczwórnych 40 mm pl. i 4 n. k. m. pl. albo tylko 8 działek 40 mm pl. i za to 8 n. k. m. pl. 13 mm. Należy podkreślić, że nie wzmocniono na nich pancerza.

Tak przebudowano osiem okrętów typu „C" po 4.200 ton, które posłużyły jako prototypy dwóch nowych serii „Cleopatra" i „Argonaut", wybudowanych w pierwszych dwóch latach wojny, a nadto jako okręty szkolne dla personelu pl.

Przypatrzmy się z kolei nowym budowlom angielskim, które poprzedziły amerykańskie.

Typ „Cleopatra" wodowany w 1940 r. posiada wyporność 5.450 ton, czyli mniej więcej tyle co typ „Arethusa". Rozmiary (długość × szerokość × zanurzenie) 154 × 15,7 × 4.3 m wskazują, że za podstawę do obliczeń kadłuba wzięto wspomniany typ „Arethusa" z 1934 r. Opancerzenie, jeśli chodzi o grubość, jest to samo (linia wodna 51 mm, pokład 51 mm i artyleria 25 mm).

Natomiast sylwetka wykazuje duże różnice. Przede wszystkim „Cleopatra" ma dwa maszty - trójnogi zamiast dwóch palowych jak dotychczas. Artyleria pl. składa się z 8 dział 132 mm (kaliber taki sam jak artylerii obronnej na nowych okrętach liniowych) w czterech podwójnych wieżach, w połowie na dziobie i na rufie; dalej z 24 działek 40 mm i niepodanej ilości działek 20 mm i 13 mm. W przeciwieństwie do prototypów, „Cleopatra" ma sześć wyrzutni torpedowych, jedną katapultę i 2 samoloty.

Charakterystyka powyższa wskazuje, że krążownik przeciwlotniczy pozbył się już tej jednostronności, jaką obserwowaliśmy w typie „C".

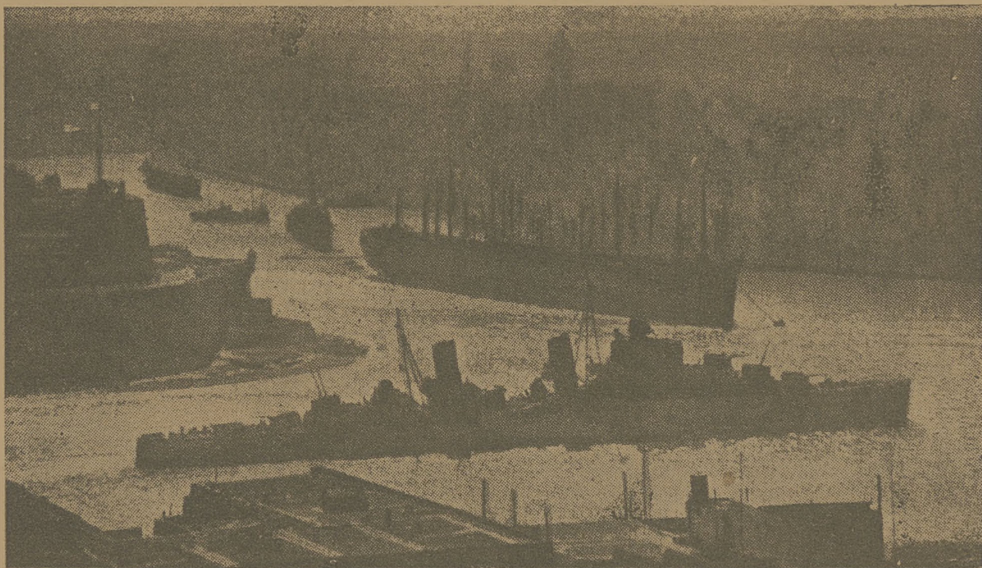
Typ „Argonaut", liczniejszy, był wodowany od 1939 do 1941 r. i różni się nieco uzbrojeniem (posiada 10 armat 132 mm, z czego sześć w podwójnych wieżach na dziobie, tylko 16 — 40 mm).

Oba typy rozwijają 33 węzły przy 64.000 KM i posiadają obecnie następujących przedstawicieli:

typ „Cleopatra" — „Diadem" i „Scylla",

typ „Argonaut" — „Bellona", „Black Prince", „Dido", „Euryalus", „Phoebe", „Royalist" i „Sirius".

Okres drugiej wojny światowej pochłonął ogółem jedenaście angielskich krążowników przeciwlotniczych. Z prototypów zginęło sześć, a mianowicie „Curlew", „Coventry", „Cairo", „Calcutta", „Capetown" i „Curacao", z typu „Argonaut" pięć ogółem jednostek: „Bonaventure",



H.M.S. „Cleopatra" w porcie Malty.

„Charybdis", „Hermione", „Naiad" i „Spartan".

Rozliczne, pochlebne wzmianki o brytyjskich krążownikach przeciwlotniczych w prasie angielskiej, szwedzkiej a nawet niemieckiej, pozwalają na stwierdzenie, że spełniły zupełnie pokładane w nich nadzieje.

Nie mogąc wyczerpać całego bogactwa opisów, ograniczę się do najbardziej charakterystycznych. Tak więc, w czasie desantowania w Narwiku, krążownik typu „Curlew" był przez trzy tygodnie przedmiotem zaciekłego bombardowania przez Niemców. Przez cały ten czas, koncentrował na sobie uwagę nieprzyjaciela.

Podobną rolę spełniał koło Krety HMS „Calcutta", w czasie wielkiej ofensywy powietrznej Niemców.

Port w Tobruku ochraniał „Phoebe"; ciężko uszkodzony w czasie walk, sterczał na mieliźnie nie porzucając swojej roli. Na krótki okres czasu weszli na jego pokład Niemcy, gdy stali się przejściowymi panami twierdzy afrykańskiej. Następnie Anglicy odholowali go i naprawili.

Szczególnie wymowne są raporty niemieckiej obrony wybrzeża koło Dieppe, kiedy to Kanadyjczycy wysadzili tam swój desant. Niemcy stwierdzili, że dostali tak celny, niszczący i szybkostrzelny ogień z krążowników przeciwlotniczych, że nie byli w stanie zapobiec lądowaniu. Był to sukces dział 132 mm.

W czasie eskortowania karawan statków dla Z. S. R. R., największą sławę zyskała „Scylla", zestrzeliwując ok. 35 samolotów niemieckich, w czasie jednego rejsu. Marsz karawany na przestrzeni kilku tysięcy km od Halifaxu do Archangielska bywał szczególnie niebezpieczny, gdyż Niemcy zgrupowali w północnej Norwegii pełną flotę powietrzną i nadlatywali przy słabej widzialności północnej, po kilkanaście razy na dzień. Pogrom lotników przez „Scyllę" spotkał się nawet z uznaniem „Wehrmachtu". Był to r. 1942.

Dwa lata później, brytyjskie krążowniki przeciwlotnicze weszły w skład niedużych eskadr, atakujących wody północno - norweskie.

13 listopada 1944 r., w pobliżu Trontheim, pojawiły się dwie grupy brytyjskie. Jedna pod dowództwem kontradmirała Mc. Grigor (krążownik ciężki „Kent", przeciwlotniczy „Bellona" i 4 wielkie niszczyciele) zatopiła jedenaście okrętów niemieckich. Grupa druga (lotniskowiec „Pursuer", krążownik pl. „Eryalus" i 4 duże niszczyciele) zaatakowała samolotami fiord Trontheim.

Powodzenie kombinacji — krążowniki przeciwlotnicze — lotniskowce — skłoniło Anglików do stosowania ich na Dalekim Wschodzie, gdzie lotnictwo japońskie dało się już we znaki. W pierwszym wielkim ataku brytyjskim na Palembang (wyspa Sumatra) skład eskadry był następujący: pancernik „King George V" jako okręt flagowy, cztery lotniskowce i krążownik przeciwlotniczy „Argonaut". O ileż inna była nieszczęśliwa eskadra admirała Phillipsa w 1941 r. 2 okręty liniowe „Prince Wales" i „Repulse" oraz 5 średnich niszczycieli. Wypad brytyjski na Palembang był pomyślny. Lotnicy japońscy, wśród dużych strat zdołali zaledwie lekko uszkodzić dwa lotniskowce.



Po ataku lotniczym.

Angielskie krążowniki przeciwlotnicze pojawiły się na wszystkich morzach świata. Na Bałtyk jako pierwszy wpłynął HMS „Dido" w maju 1945 r., goszcząc w Kopenhadze, a potem w portach szwedzkich.

W dotychczasowych powojennych programach morskich W. Brytanii zostały one pominięte, ale w ogóle buduje się mało krążowników. Konstruktorzy muszą jeszcze gruntownie przestudiować nowe rodzaje samolotów, szczególnie o napędzie odrzutowym, kwestię zwalczania bomb latających i atomowych. Później, należy przypuszczać, zmodyfikowane krążowniki przeciwlotnicze, staną się znowu nieodzowną częścią składową każdej floty wojennej w większym stylu. Na razie pozostają groźnymi przeciwnikami wszelkiego rodzaju okrętów lekkich.

Józef Modrzejewski.

Źródła: „Marinkalender" 1946.
„Sveriges Flotta" 1944-5.

Ofensywą młodych sił i talentów
Zbudujemy Polskę Morską

Do Brazylii na NARWIKU

JÓZEF BALCERAK

S-s „Narwik" opuścił 17 bm. Gdynię udając się do Buenos—Aires i Santos z ładunkiem cementu i drobnicy. W rejsie tym bierze udział również jeden z gdyńskich dziennikarzy.

Korespondencja własna „Marynarza Polskiego" — Przedruk bez podania źródła wzbroniony

Jest pewien port, niedaleko zresztą Gdyni, szwedzki port Trelleborg, który każdy z nas, odbywających „Rejs Nr. 5", będzie pamiętał kto wie, czy nie całe życie.

Wyruszyliśmy z Gdyni zaraz po ustąpieniu lodów, nie podejrzewając nawet że lody okażą się aż tak nieustępliwe. Kiedy 19 kwietnia przybyliśmy do Trelleborga, aby przyjąć pilota, który by przeprowadził nas, w myśl obowiązującego porządku, przez Wielki Bełt na Kanał Kiloński okazało się, że pilot przybył tylko po to, aby oznajmić nam, że nie ma mowy o przejściu na Kilonię, ponieważ lody zniszczyły niemal wszystkie boje kierunkowe i wrakowe na tej trasie. Jak długo trzeba czekać?

„ABOUT FOURTEEN DAYS"



— około 14 dni, brzmiała spokojna odpowiedź Szweda, jak gdyby tu chodziło o 14 godzin. Tu muszę zaznaczyć, że mamy zbyt duże zanurzenie, które nie pozwala nam na przejście uporządkowanego już po kryzysie lodowym Sundu, tej drugiej istniejącej na Bałtyku drogi wypadowej na Morze Północne.

To był pech nie lada. Z miejsca rozpadł się nasz konwój, ruszyliśmy bowiem z Gdyni z „Wolami" — „Morską" i „Stalową", oraz z „Lechistanem", które — mając mniejsze zanurzenie — podążyły bez przeszkód na Sund. Zaraz popsuły się wszystkim humory, — rzecz całkiem zrozumiała, lecz to było niczym w porównaniu z tym, jaka „chandra" ogarnęła nas nieco później, gdyśmy się dowiedzieli, iż postoimy jeszcze dłużej! Każdy marynarz wie, co to długotrwałe stanie na redzie, bez możności zejścia na ląd. To są męki Tantala, zwłaszcza, gdy się widzi wielki ruch statków, zdążających w różnych kierunkach. Mimo woli staliśmy się jakimś pięknym, acz upiornym latarniowcem, czy wreszcie czymś w rodzaju pływającej Lloyd Register. Mijały nas statki różnych bander świata, mijały nas nasze dumne — „Batory", „Sobieski"; pozdrawiały nas w swych powrotnych, dalekomorskich rejsach „Białystok" i „Lewant"; od czasu do czasu jakiś z naszych statków pytał drogą radiową „Co wy tutaj robicie,". Chciało im się wówczas odpowiedzieć starym kawałem:

„CZEKAMY NA TRAMWAJ",



ale nie wiem, co im odpowiedział podziwu godny ze swoim spokojem kpt. Szudziński. Witaliśmy cztery transporty, pierwsze po okresie zimowym, naszych żołnierzy, powracających z Anglii do kraju.

Wychodząc z założenia, że okno na świat jest po to, żeby nim wyglądać, postanowiłem pewnego dnia — przy użyciu wszelkich dopuszczalnych środków — dostać się na jeden z naszych statków utrzymujących nieregularną na razie żeglugę z krajami dalekomorskimi.

Wiedziałem z góry, że poza lakoniczną notatką w prasie: „S/s „Narwik" opuścił port gdyński..." kryje się wiele, wiele ciekawych rzeczy.

Ów właśnie s/s „Narwik", którego sylwetkę zresztą widzicie na winecie tytułowej stał się na przeciąg miesięcy moim światem, przy pomocy którego ruszyłem w świat.

W rejsie tym bierze udział 9 oficerów, 40 członków załogi i 1 dziennikarz (t. zn. ja), 2 koty, nieustalona na razie ilość myszy, 1 kanarek oraz większa ilość mikroskopijnych mrówek południowo amerykańskich odbywających tu w charakterze „blindziarzy" rejs powrotny do Argentyny.

Trasa wiedzie nas z Gdyni do Southampton — Santos — Buenos Aires — Antwerpii i z powrotem do Gdyni.

Udało mi się pojechać raz z kapitanem na ląd. Byliśmy w stacji pilotów. Szwedzi są bardzo uprzejmi i dobrze wychowani. Czuli oni tak wielkie zakłopotanie, z powodu naszego przymusowego postoju, iż wyczuwało się, że zrobiliby wszystko, co jest w ich mocy, abyśmy... zeszli im z oczu. No, bo tak: na pięterku ich obserwatorium ujrzałem na horyzoncie sylwetkę naszego statku. Raz nań spojrzeć z daleka, — ujdzie, bardzo ładny, dość nowoczesny. Ale przez parę tygodni tak co dzień przychodzić do pracy i widzieć przed sobą sylwetkę tego samego „obcokrajowca", tak, to nie może być zbyt przyjemne. Tylko jeden ze Szwedów pozwolił sobie na nienajgorszy zresztą dowcip. Powiedział: „Stoicie już tak długo, że wkrótce będą wam przysługiwać szwedzkie obywatelstwa". Pozostali piloci byli bardziej milczący. W ciągu 2 godzin naszego pobytu w stacji, dialog między nimi a nami był mniej więcej taki:

Szwed: Ładna pogoda dziś.

My: Tak, pierwszorzędna, zwłaszcza do żeglugi.

Szwed: Jeah... (co oznacza niby „taak").

Milczenie. Patrzymy w morze. Po chwili:

Szwed: Jeah... (zapala cygaro)... Jeah...:

My: Ciekawi jesteśmy, co jutro powie Admiralicja Duńska w sprawie stawiania boi.

Szwed: Jeah...

Dopiero ożywili się, gdyśmy wspomnieli. że chętnie wybralibyśmy się do kina, żeby choć przez 2 godziny zapomnieć o rzeczywistości.

— Tak, warto pójść na amerykański film „To be or not to be". Akcja jego rozgrywa się w Polsce w czasie okupacji niemieckiej. To bardzo z a b a w n y film. Tam występuje też Hitler, Goebbels i Himler.

Ta uwaga wystarczyła nam, oczywiście, żeby na ten zabawny film nie pójść. Obejrzeliśmy sobie miasto, typowe, prowincjonalne miasteczko skandynawskie, czysto utrzymane. Co się rzuca w oczy, to fakt, że przez kilka godzin nie spotkaliśmy ani jednego Szweda w jakimkolwiek mundurze, dopiero powracając natknęliśmy się na jednego policjanta, rozmawiającego z dzieckiem. Spotkaliśmy natomiast trzech młodych Polaków, z którymi zawiązaliśmy dość krótką rozmowę. Starali się mówić jak najmniej, obawiając się widocznie, że mogą mieć do czynienia z jakimiś „agentami". Są tutaj już od dwu lat i pracują w fabryce. Powrócić do kraju? Niedługo zaczną się starać o powrót. Podobnych młodych emigrantów, których zagnała tu wojna, spotkałem w roku ubiegłym w Sztokholmie. Nie zdają sobie zupełnie sprawy z tego, ile tracą oni i ich ojczyzna z racji tego beznadziejnego siedzenia z dala od swoich. Ciężko jest, naprawdę, tłumaczyć każdemu z osobna.

Staliśmy na redzie trelleborskiej okrągło 21 dni. Przez ten czas trzykrotnie minęły nas szwedzkie jednostki wojenne: raz krążownik, drugi okręt podwodny i trzeci — dwa niszczyciele. Załoga żartowała sobie z tej racji, przypuszczając, że „Szwedzi mają nas na oku"; do tego dowcipu sosu podlała strzelająca gdzieś na manewrach artyleria.

Pewnego dnia zatrzymał się opodal jakiś statek amerykański, idący z Gdyni. Przyjął pilota, po czym wysłał do nas oficera z zapytaniem, czy nie zechcielibyśmy przyjąć dwóch „blindziarzy" którzy zadekowali się u nich w Gdyni i teraz dopiero zostali wykryci. Odpowiedź naszego kapitana była negatywna, no bo rzeczywiście — nie miała baba kłopotu... Amerykanin mruknął coś pod nosem, i wrócił na statek.

Nasz kapitan od pierwszego dnia stania na redzie twierdził, że na statku musi się chyba znajdować jakiś pechowiec, który ściągnął taką „klęskę" na statek. Kapitan przez całą wojnę pływał na wszystkich morzach świata, a jeszcze powiada, czegoś podobnego nie miał. Kazał przeszukać raz jeszcze wszystkie zakamarki i luki, czy przypadkiem nie siedzi gdzieś „blind".

— Wyrzucę go za burtę — mówił — cholerski świat.

Pocieszałem go jak mogłem, że chyba nie ma żadnego takiego pasażera, bo termin „u j a w n i a n i a s i ę" minął już 25 kwietnia, a zatem nie ma obawy. Wówczas kapitan nieustępliwie i za wszelką cenę chciał dociec, kto na statku jest pechowym. W mesie oficerskiej mówiono w obecności kapitana, iż inżynier — pierwszy mechanik Krzyża

UKRYWA W KABINIE SWOJĄ ŻONĘ



Kobieta na statku — jak wiadomo — w mniemaniu marynarzy, ściąga nieszczęście), steward Lis twierdził, iż to wszystko dzieje się dlatego, że „radio" ożenił się przed samym rejsem. (Mowa jest o oficerze radiotelegrafiście). „Nie mógł tego zrobić po rejsie?" — dodał z wyrzutem.

Uwaga kapitana skupiła się z kolei na starszym oficerze nawigacyjnym (t. zw. pierwszy oficer) kpt. Leśniewskim, który zamusztrował się na statek jeszcze w okresie lodów gdyńskich. Na szczęście, został on oczyszczony nieco później z „zarzutu pechmana", a było to pewnej nocy, gdy pośród mgły w Kanale La Manche nie zboczył ani trochę z kursu, czego dowodem była kiwająca się przed nami „jak byk" boja kierunkowa, zaznaczona na mapie nawigacyjnej.

Nazajutrz podszedł do mnie kpt. Szudziński i powiedział, bacznie patrząc mi w oczy:

— Panie redaktorze, podaję do pańskiej łaskawej wiadomości, iż pechowym człowiekiem na tym statku n i e j e s t kapitan Leśniewski. Stwierdziłem to ostatniej nocy. Tu musi być ktoś inny...

— Aha... — pomyślałem sobie — podejrzenie z kolei padnie na mnie. Ale nie, co do mojej skromnej osoby, jestem pewien, że nie jestem pechowcem, ani fatalistą.

Pecha ma bez wątpienia... sam kapitan Szudziński. Pech ten polega na tym, że nie wyrzucił mnie zawczasu za burtę. Biedny kapitan, nie wie o tym, że dziennikarz potrafi sprowadzić największą plagę. Że będzie pisał, smarował, wtrącał się gdzie trzeba i nie trzeba, kręcił radio, nie będzie grał w brydża ani w „kierki", że będzie zadawał głupie pytania, może się wdać gdzieś w drakę portową w poszukiwaniu sensacji i statek nazwie okrętem i będzie palił tylko cudze papierosy, a gdy zejdzie na ląd w Anglii, podejdzie do angielskiego „Bobby" na rogu i spyta po angielsku „Do you speak english"? i t. d. i t. d.

Ranek dnia 10-go maja zastał nas przy śluzie Kanału Kilońskiego. Dzień 9 maja, obchodzony przez cały demokratyczny świat, jako dzień Zwycięstwa, był i naszym świętem. Odnieśliśmy bowiem także zwycięstwo, (wszelka cierpliwość ma swoje granice, po przekroczeniu których następuje czasami nagroda). Długotrwałe oczekiwanie skończyło się z chwilą przybycia na nasz pokład pilota szwedzkiego, który miał nas poprowadzić do Kanału Kilońskiego. 140 mtr. pokład „Narwiku" wyglądał jak mrowisko, w które wetknięty został kij. Nic dziwnego: 21 dni stania na redzie, bez możności schodzenia na ląd, to chyba jeden z rekordów naszej marynarki handlowej, który odnotowany będzie niewątpliwie na czarnej liście GAL'u, do którego ten statek należy. 21 dni stania, w czasie którego porobiło się na statku masę wszelkiego rodzaju remontów i napraw, przeczytało całą bibliotekę, która miała starczyć na kilkumiesięczny rejs.

Stanęliśmy wreszcie u wylotu kanału,

W ŚLUZIE HOLTENAU.



Oczom naszym przedstawił się widok, który częściowo przypominać mógł słynny karnawał wenecki. W całej zatoce kilońskiej roiło się od łodzi rybackich wszelkiego typu. To codzienna wyprawa ludności Kilonii po „naszą rybę powszednią". I tu, jak w wielu częściach Niemiec, ludność odczuwa dość dotkliwie przegraną, — tę smutną rzeczywistość pozostawioną ludności przez tego, który jej tyle obiecywał..

Gdy statek nasz stanął w śluzie, celem dokonania formalności w związku z wejściem do Kanału, przybyło wielu pracowników portowych niemieckich, którzy stanąwszy przy burcie, początkowo nieśmiało — pod okiem kilku urzędników angielskich — zaczęli proponować zamianę różnych lornetek, zegarków i aparatów fotograficznych na papierosy. Anglicy nie zwracają już zbytnio uwagi na te transakcje, dokonywane na tym miejscu okrągłą dobę od wielu, wielu miesięcy.

— Papierosy — powiedział mi jeden z urzędników niemieckich — to wielka rzecz u nas. Możemy za nie wszystko dostać. Są bardzo drogie, kosztują 7 marek sztuka. Na kartki otrzymujemy 40 szt. miesięcznie, ale cóż to jest?

Każdy Niemiec uważa za swój obowiązek skarżyć się na los, celem wzbudzenia litości. Dziwna rzecz, oni chcą wzbudzić naszą litość! Z jakiego tytułu, czy z tego, że serce Słowianina potrafi prędko zapomnieć i wiele przebaczyć? Z tym będzie, zdaje się, po ostatniej wojnie nieco trudniej. Skarży się wzięty wraz z pilotem na pokład naszego statku sternik niemiecki:

— Przysłali nam teraz Anglicy do wypełnienia arkusze z pytaniami. Każdy, który należał kiedyś do partii, czy organizacji, ma do wypełnienia aż 140 rubryk!

— A pan ile wypełni? — pytam.

— Ja dziesięć — dwanaście. Pracowałem w żegludze rzecznej.

Pilot niemiecki, prowadzący statek, jest wniebowzięty

NA WIDOK PAPIEROSA,



którym częstuje go nasz kapitan. Otwiera swoją tabakierkę, w której znajdowało się około 10-ciu niedopałków, pokazuje ją kapitanowi, mówiąc:

— Taak, zas... życie.

Rozmowa prowadzona jest oczywiście w języku angielskim, co uważam za całkiem słuszne ze strony kpt. Szudzińskiego. Wystarczy, jeśli zaznaczę, że ojciec jego zabity został przez Niemców w czasie okupacji, a brat, który jest księdzem, przesiedział kilka lat w Dachau. Czy teraz ma jeszcze Niemcom robić przyjemność, zabawiając ich miłą rozmową w ich ojczystym języku?

Nieco później rozmawiam z tymże pilotem. Wspomina mi o tym, że dawno nie jadł tak dobrego obiadu, jak u nas, na statku (karmienie pilotów należy do zwyczajów).

— Marynarze są zawsze najbardziej ludzcy — dodał.

Chciałem mu bardzo, bardzo dużo powiedzieć na ten temat, ale zaniechałem tego. Pomyślałem sobie o czymś, i zamiast splunąć, rzuciłem niedopalonego papierosa do wody. Kącikiem oka widziałem, jas Niemiec pożądliwie spojrzał w ślad za papierosem.

Tak się jakoś dziwnie złożyło, że w tej samej niemal chwili, w innym miejscu statku, toczyła się podobna rozmowa (o czym się dowiedziałem w parę godzin później) z drugim niemieckim sternikiem. Gdy i on tak zachwalał, żeśmy go dobrze nakarmili i, że dawno już nie pił tak wspaniałej, brazylijskiej kawy, w tym momencie mijaliśmy w kanale jakieś osiedle, prawdopodobnie przesiedleńców. Była piękna niedziela, więc co żyło wszystko wyległo na brzeg opalać się i gapić na przejeżdżające statki.

I oto z ust kilku niemieckich wyrostków, z brzegu, posypały się okrzyki: — „Polnische Schweine".

Marynarze, którzy przed chwilą rozmawiali z sternikiem, po wyładowaniu (słownym, oczywiście) swego oburzenia, spytali go, co on na to? Niemiec zmieszał się nieco, zaczerwienił.

— Wiecie, różni ludzie bywają: tacy i tacy — odpowiedział.

Działo się to 10 maja Roku Pańskiego 1947, nazajutrz po uroczystym Dniu Zwycięstwa nad hitleryzmem, w 746 dni po akcie kapitulacyjnym Niemiec, działo się to w Kanale Kilońskim, leżącym w strefie okupacyjnej jednego z mocarstw „Wielkiej Czwórki".

I pomyśleć tylko, że parę godzin wcześniej mówił mi kapitan Szudziński, pokazując na mosty, które mijaliśmy: „Oo, widzi pan, z tego mostu, jak płynęliśmy tędy przed wojną, Niemcy rzucali w nas kamieniami. A z tego tam domku, ostentacyjnie otwierały się okna i gramofon ryczał „Deutschland, Deutschland über alles".

* * *

Późnym wieczorem wyszliśmy wreszcie z Kanału Kilońskiego i wypłynęliśmy na wody Morza Północnego, które figuruje w romerowskich atlasach, jako Morze Niemieckie. Dlaczego?

Na razie żegnam, następną korespondencję z trasy Southampton — Santos wyślę już z Brazylii. Czołem!

Józef BALCERAK

I-szy Konkurs Literacki

DOMU WOJSKA POLSKIEGO I „POLSKI ZBROJNEJ"

p. t. „ŻOŁNIERZ WOŁA O PIEŚŃ"

Dom Wojska Polskiego i Redakcja „Polski Zbrojnej" ogłasza konkurs na piosenkę żołnierską. Tematyka dowolna.

Termin nadsyłania tekstów upływa z dniem 15 sierpnia 1947 r. Ogłoszenie wyników konkursu nastąpi 1 września 1947 r.

N A G R O D Y

I-sza nagroda	—	30.000 zł.
II-ga nagroda (2)	— po	20.000 zł.
III-cia nagroda (2)	— po	15.000 zł.
Ogólna suma nagród	—	100.000 zł.

Jury: Ppłk. Piotr BOROWY, ppłk. Adam KORTA, Stanisław MALISZEWSKI, Piotr PERKOWSKI, płk. Henryk WERNER.

Sekretarz: Jerzy LAU.

Jury ma prawo łączyć nagrody i zmieniać wysokość w ramach wyżej podanych. Prace już opublikowane nie będą uwzględniane. Dom Wojska Polskiego ma prawo rozpowszechniać utwory nagrodzone i wyróżnione. Wydawnictwo „Prasa Wojskowa" zastrzega sobie prawo pierwszeństwa w wydaniu nagrodzonych i nienagrodzonych utworów.

Maszynopisy i ewentualne czytelne rękopisy zaopatrzone pseudonimem (z podaniem nazwiska i adresu w zamkniętej kopercie) — należy kierować na adres: DOM WOJSKA POLSKIEGO — Warszawa, ulica Królewska 13 (Wydział Repertuaru i Twórczości Literackiej).

Uwaga: W jednym z najbliższych numerów „M. P." podamy warunki konkursu na piosenkę marynarską.

Od „Katiuszy" do samolotu rakietowego

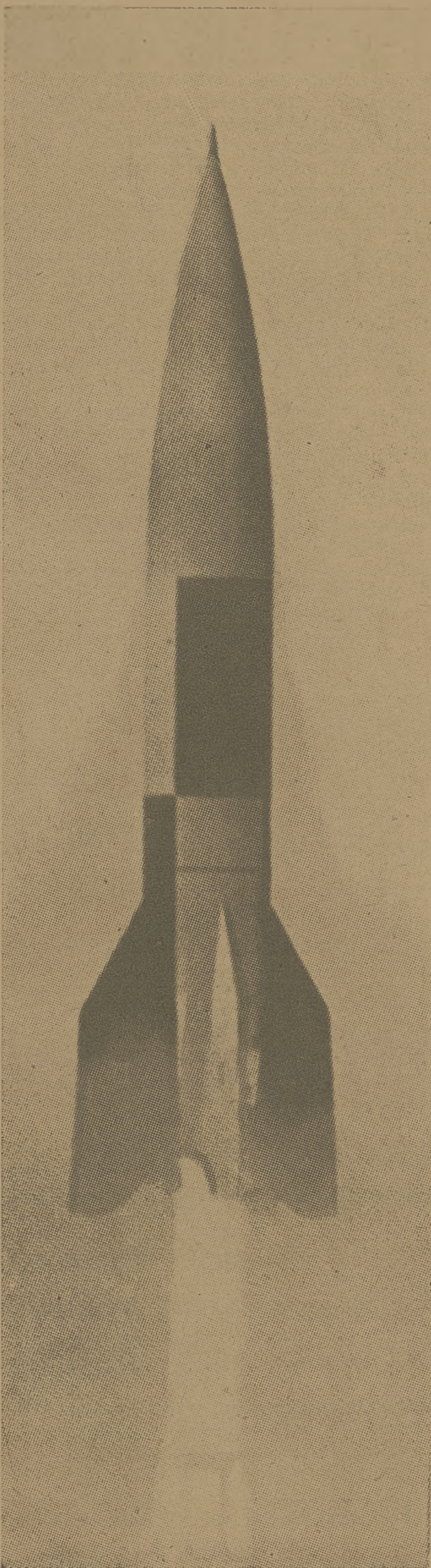
Prasa codzienna, jak również i pisma fachowe wiele miejsca i uwagi poświęcają ostatnio sprawie doświadczeń z energią atomową i napędem rakietowym, przy czym omawia się te rzeczy niemal wyłącznie pod kątem ich wojskowego wykorzystania. Odnosi się to w pierwszym rzędzie do pracy państw zachodnich, która od pewnego czasu stara się te epokowe wynalazki wykorzystać dla celów politycznego szantażu i zastraszenia. Charakterystycznym momentem jest przy tym to, że ogólnie przyjmuje się w enuncjacjach na temat energii atomowej i napędu rakietowego, że wynalazki te i odkrycia dokonane zostały przez uczonych anglosaskich, co dowodzi tylko o tendencyjnych, nierzetelnych nastawieniach prasy anglo - amerykańskiej. Faktem jest, że zarówno w dziedzinie energii atomowej jak i napędu rakietowego poważne rezultaty osiągnęli uczeni radzieccy. Zwłaszcza jeśli chodzi o napęd rakietowy, to Związek Radziecki może wykazać się nie tylko wielkimi, praktycznymi osiągnięciami w tej dziedzinie, ale także prawem pierwszeństwa pod wieloma względami. Powszechnie wiadomym jest, że Związek Radziecki pierwszy zastosował i to na wielką skalę jeszcze podczas wojny, pociski rakietowe — były to słynne t. zw.

„KATIUSZE",

które tyle strat przyczyniły Niemcom. Ponadto uczeni radzieccy byli pierwszymi twórcami teorii o napędzie rakietowym.

Wiele mówi się obecnie o zastosowaniu pocisków artyleryjskich, czy też torped o napędzie rakietowym na okrętach wojennych. Według niektórych wybitnych fachowców morskich miałoby to dokonać w następstwie zupełnego przewrotu nie tylko w morskiej technice wojennej, ale i w samej taktyce, a nawet strategii. Ciekawym więc niewątpliwie będzie zapoznanie się z opinią znanych naukowców radzieckich akademików: Christjanowicza i Simonowa, którzy od szeregu lat już rozpracowują zagadnienia techniki rakietowej.

Akademicy radzieccy twierdzą, że— stworzenie tej techniki jest niewątpliwie jednym z największych osiągnięć naukowych ostatnich lat. Zastosowanie jej miało miejsce w pierwszym rzędzie w artylerii. Zwykły pocisk artyleryjski nabiera szybkości w wyniku ciśnienia gazów prochowych w lufie działa, pocisk rakietowy natomiast w pierwszej fazie swego rozwoju posiada specjalną kamerę, w której mieścił się ładunek prochu. Pocisk ten nabierał szybkości na skutek reakcji strumienia gorących gazów prochowych, wyrywających się podczas lotu pocisku z kamery. Z biegiem czasu naukowcy radzieccy zbadali bliżej procesy spalania się różnego rodzaju prochów w kamerach i przestudiowali mechanikę lotu pocisków rakietowych, co pozwoliło na udoskonalenie ich konstrukcji. W ten sposób właśnie powstały radzieckie „Katiusze". Główną zaletą pocisków rakietowych jest to, że nie potrzebują one działa - lufy, a wyrzutnie ich są proste i lekkie. Z jednego okrętu np. może być oddana salwa pocisków rakietowych, równająca się sile ognia kilku zespołów. Ciężkimi pociskami rakietowymi można strzelać zarówno z samolotów jak i z małych jednostek morskich (barki desantowe i t. d.). Kaliber tych pocisków i waga, mogą być bardzo wielkie. Pociski te mogą mieć zasięg nieosiągalny dla zwykłej artylerii. W pociskach rakietowych—kierowanych zazwyczaj spalają się zamiast prochu, mieszanki specjalnego paliwa. Pocisk o takim napędzie podnosi się prawie pionowo na kilka kilometrów w górę, po czym praca strumienia przerywa się i pocisk kładzie się automatycznie na kurs, lecąc tą szybkością jaka nadana mu została podczas podnoszenia się. Pociski tego typu podczas wojny posiadały



V2 w eksperymentalnym locie do stratosfery.

ZASIĘG 400 KM,

długość ich wynosiła 14 m, waga 12 ton, a waga materiałów wybuchowych 1 tonę. Jedyną wadą tych pocisków jest stosunkowo mała celność, chociaż są one wyposażone w automatyczne przyrządy skierowujące.

Podstawy i główne zasady teorii lotu pocisków rakietowych zostały wypracowane przez uczonego radzieckiego K. E. Ciołkowskiego. Studia nad lotem takiego pocisku przedstawiają bardzo skomplikowane zadania mechaniki teoretycznej.

Zasady napędu rakietowego zostały także wykorzystane dla poruszania samolotów. Pojawiły się one (były to początkowo tylko myśliwce) już podczas wojny. Samolot taki mógł rozwinąć w przeciągu 3 — 5 minut szybkość 900 km na wysokości 6.000 m. Nie potrzebując tlenu do spalania paliwa w silniku, samolot rakietowy może rozwijać ogromną szybkość na wielkich wysokościach. W odróżnieniu od pocisków, samolot rakietowy posiada silnik reaktywny działający nieprzerwanie podczas całego lotu. Obecnie wprowadzono także odmienne silniki samolotowe tak zwane turbo - reaktywne, co pozwoli na zwiększenie szybkości i zasięgu. W samolotach tego typu, dla zmniejszenia straty energii unoszonej, strumieniem gazów zainstalowano przed kamerą spalania specjalny kompresor, zwiększający ciśnienie powietrza do kilku atmosfer. Kompresor poruszany jest przez turbinę napędzaną gorącymi spalinami wychodzącymi z kamery. Turbina jak wiadomo jest najbardziej wydajnym środkiem napędowym obecnej doby. Moc kilku tysięcy koni mechanicznych można otrzymać z turbiny o średnicy mniej-

szej niż metr. Projektowanie turbiny jest jednak zadaniem bardzo trudnym. Trzeba skonstruować przecież masywną turbinę pracującą przy ogromnych szybkościach obrotowych i wysokiej temperaturze spalin. Podczas pracy turbina taka rozgrzewa się do czerwoności. Główne jej zalety to mały rozmiar, niewielka waga, a potężna moc. Ekonomiczność silnika turbo - reaktywnego przy szybkości 800—900 km/godz. jest taka sama jak u zwykłego samolotu śmigłowego, ale przy dalszym zwiększaniu szybkości ekonomiczność samolotu reaktywnego będzie wzrastać, podczas gdy w śmigle maleje na skutek zwiększonego oporu powietrza przy obrotach szybszych od szybkości dźwięku.

Silnik turbo - reaktywny jest przy tym bardzo prosty dla kierowania i zabezpiecza, w przeciwieństwie do silnika powietrzno - reaktywnego, samodzielne startowanie samolotu. Silnik ten nie potrzebuje jako materiału palnego wysokogatunkowej benzyny, lecz może pracować nawet na zwykłej nafcie. Godne podkreślenia jest także to, że w silniku tym zrealizowała się myśl dawnych uczonych - konstruktorów o zbudowaniu silnika spalania wewnętrznego, o ruchu obrotowym, a nie powrotno - postępowym. Samoloty z takimi silnikami już obecnie osiągają szybkość do 1.000 km/godz.

Samoloty rakietowe mogą być stosowane z powodzeniem na okrętach i to w znacznie większym stopniu niż samoloty śmigłowe, gdyż ich zdolność podnoszenia się jest tego rodzaju ,że nie wymagają wiele miejsca do startu. Oznacza to, że

SAMOLOTY RAKIETOWE

będą mogły być zaokrętowane nawet na małych okrętach i będą z nimi współdziałały w każdej, nawet najdrobniejszej operacji bojowej. Zastosowanie napędu rakietowego do samolotów lotnictwa morskiego jeszcze bardziej zwiększy jego skuteczność w wspieraniu własnej floty.

Samoloty o napędzie turbo - reaktywnym i pociski rakietowe już obecnie znajdują zastosowanie we flotach wojennych. Dzieje się to podczas manewrów i przeróżnych prób. Okręt posiadający kilkadziesiąt samolotów rakietowych stanowić będzie siłę równą całej flotylli powietrznej samolotów śmigłowych, a flotylla okrętów wyposażonych w pociski rakietowe może śmiało stawiać czoło artylerii całego frontu w wypadku operacji desantowo - inwazyjnych.

Z tego krótkiego przeglądu uwag uczonych radzieckich widać, że wprowadzenie techniki rakietowej radykalnie zmieni sposoby wojowania i taktykę morską.

Żyjemy w dobie wielkich przeobrażeń i przełomów technicznych. Tysiące uczonych poświęca się pracy nad odkryciami. W pracy tej stoi w pierwszym rzędzie Związek Radziecki, gdzie kadry fachowców tej miary jak przytoczeni wyżej akademicy Christjanowicz i Ciołkowski pracują nad tymi wielkimi zagadnieniami współczesnej techniki i już dziś mogą się poszczycić poważnymi osiągnięciami.

O ile państwa anglosaskie próbują owoce prac naukowych użyć jako straszaka politycznego to jedynym celem Nauki Radzieckiej jest zabezpieczenie świata raz na zawsze od kataklizmu wojny przez stworzenie takiej potęgi, której zastraszyć się nie da.

W.

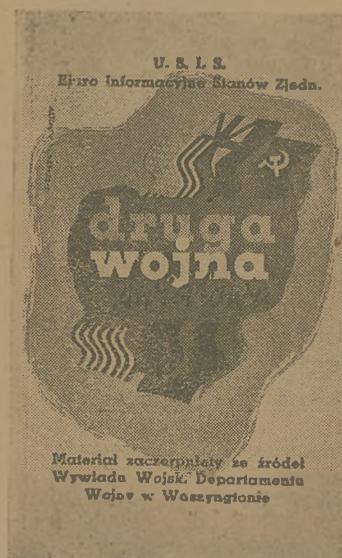


Ostrzeliwanie z samolotu pociskami rakietowymi.

Z Wydawnictw

A oto za witrynami księgarskimi nowa książka. Jest nią wydana przez Biuro Informacji Stanów Zjednoczonych (U.S.I.S.) — „Druga Wojna Światowa".

Na wstępie zastrzeżenie, że książka przedstawia „wyłącznie fakty" a nie opinie czy sądy... Zrozumiała rzecz, że II-ej Wojny nikt nie zdoła zamknąć inaczej w 440 stronicach. Książkę czyta się z zainteresowaniem i bez odkładania jej na bok. Przeczytawszy całość uświadamiamy sobie przede wszystkiem, że książkę tę będziemy zawsze brać do ręki kiedy tylko będzie nam potrzebna jakaś data minionej wojny, ale.. tylko. Poza tym książka nie była dokończona przez jej autorów z dniem kapitulacji, a na całe pół roku przed zakończeniem wojny w Europie. Dodatkowy rozdział uzupełniający dopisany przez polskich wydawców znacznie odbiega od całości i nie jest dziełem U.S.I.S'u. Odnosi się wrażenie, że książka była obliczona na



jakieś wewnętrzne przejściowe potrzeby amerykańskie.

Strona morska sprawozdania, jak zresztą we wszystkich publikacjach tego rodzaju, dużo słabiej ujęta od opisu lądowych wydarzeń wojennych. W tym wypadku jednak „Druga Wojna Światowa" szczególnie traci na tym powszechnym mankamencie, gdyż właściwie główny ciężar gatunkowy jej treści położony jest niewspółmiernie na zmagania amerykańsko - japońskie, a więc par excellence — morskie zakończone notą bene jeszcze później.

Ale nie tutaj należy wystąpić z głównymi zarzutami. Pomińmy również zbyt stromo spadający degresywny postęp geometrycznie malejącej oceny militarnych wkładów maluczkich tego świata do wspólnego dzieła. Przemilczmy nawet ocenę stosunku włożonego wkładu krwi poszczególnych narodów lub raczej ich grup.

Nie możemy się jednak powstrzymać już tylko chociażby w imię honoru człowieczeństwa od uwagi iż żaden, choćby najbardziej ogólnikowy i suchy opis ostatniego kataklizmu nie powinien przemilczeć oskarżeń pod adresem narodu morderców przytaczając tylko „wyłącznie fakty, a nie opinie i sądy" o obozach zniszczeń, komorach gazowych, krematoriach, wiwisekcjach robionych bez narkozy, sterylizacji i t. d. i t. d. aktów wojny bez precedensu na które w głównym procencie złożyły się blisko stumilionowe jej straty ogarniając nie wojsko i nie zbrojnych powstańców, a najspokojniejszą niewinną ludność cywilną, dzieci, kobiety i starców. Książka o drugiej wojnie światowej bez poruszania tych tematów może sobie co najwyżej rościć pretensję do tytułu: Chronologia wydarzeń militarnych Drugiej Wojny. Nie tracimy jednak nadziei że historycy zachodu nie pominą w swych przyszłych pracach prawdziwie naukowych podkreślenia tych elementów, których brak w dziele U.S.I.S.'u pozostawia gorzkawy osad.

NAUTA.

To był mój ostatni list do Ciebie, mój Stary, na który już nie otrzymałem odpowiedzi. Nawet nie wiem czy go czytałeś. Jak piorun z jasnego nieba zaczęły się sypać: Norwegia, Dania i Holandia. Wiedziałem, że nie gnijesz w przystani w tych czasach gorących i podstępnych. Rzeczywistość zabrzmiała wkrótce komunikatami we wszystkich gazetach.

„Wspaniałe sukcesy polskiego okrętu podwodnego", „Orzeł" zaatakował konwój niemiecki u wybrzeży norweskich i zatopił kilka statków".

Tam gdzie było ognisko walk, gdzie znowu, jak przed pół rokiem wyładowywały się szalone moce tysiącami ludzi, setkami okrętów i samolotów, tonami ekrazytu i stali, tam trzeba było szukać Ciebie. I ledwo zamilkły gazety i ze szpalt znikła nazwa „Orzeł", przyszły wieści jeszcze wspanialsze, jeszcze bardziej napełniające serca dumą. „Orzeł" zatopił duży transportowiec niemiecki „Rio de Janeiro" z materiałem wojennym i wojskiem".

Koledzy Francuzi gratulowali nam, Polakom. Piliśmy zdrowie „Orła" i jego dowódcy. Poprzez różową mgłę szampana myślałem, jak śmieszne i nieprzewidziane jest życie...

... Norwegia, Dania i Holandia. Przyszła kolej na Belgię i Francję. „Dolce far niente" wraz z polowaniem na rozpoznawcze samoloty niemieckie, wraz z szampanem i unormowanym trybem życia zgasło za jednym zamachem. Przyszły bomby, walki, pościgi i ucieczki. Przyszła pierwsza krew, plamiąc zieleń lotniska. Twarze poważniały. Więc to jednak była wojna. Nie ta papierowa z ekranów „Actualité" za jednego franka.

Zmienialiśmy lotniska. Coraz częściej ktoś z nas nie wracał. O sen i jedzenie było coraz trudniej, o morderczą pracę coraz łatwiej. Cofaliśmy się niestety, ciągle na południe. W tym zgiełku i znużeniu nie oczekiwałem żadnego listu od Ciebie. Myślałem czasem, że może znowu będzie coś w gazetach. Ale gazety trzymały się uparcie tematu Cambrai i Valenciennes. Potem przyszło Arras i Dunkierka, potem Somma i z nagła oszałamiający cios: Paryż.

Byłem w wirze rzucającym z miejsca na miejsce, poprzez rwące poczynania i ginące nadzieje, przez zmartwiałość i depresję. Wyrzuciło mnie w końcu w Algerze.

Pamiętam ten poranek. Czekałem na jakiś autobus. Pod czystym, wysokim niebem piętry się w górę białe fasady domów, z bogactwem zieleni. Pod leniwymi palmami wyrostki arabskie czyhały na kilka centimów.

Wtedy właśnie przeglądając z nieróbstwa i nudów gazetę, spostrzegłem suchą notatkę:

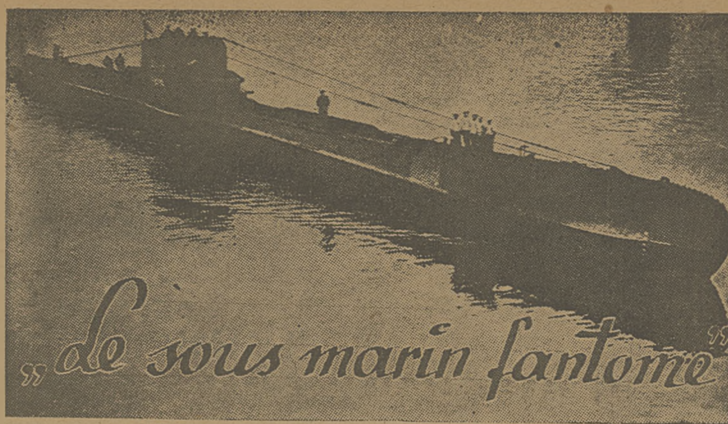
„Le sous-marin „Orzeł" doit être considéré comme perdu. On lui attribue le coulage de cinq unités ennemies".

*

I to było już wszystko.

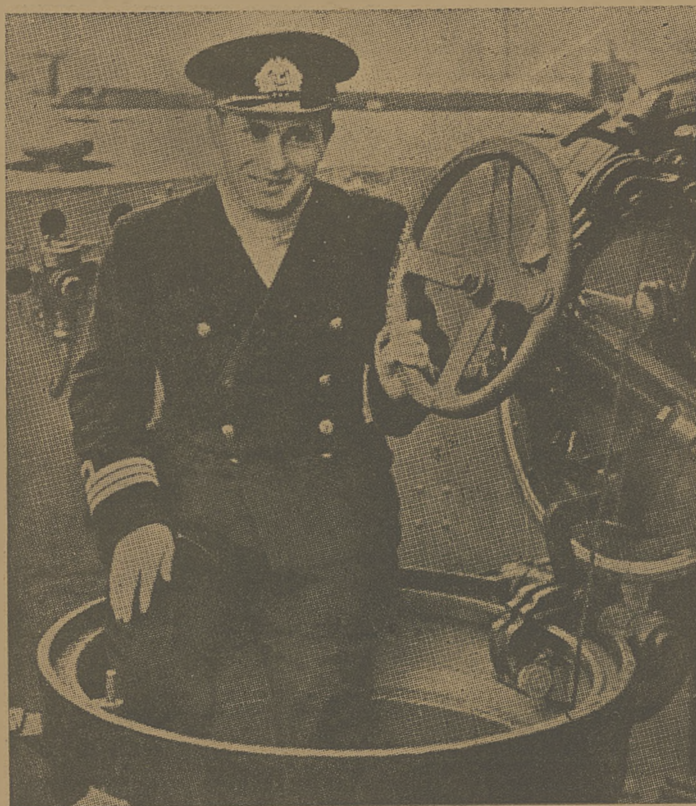
Taki był koniec epopei pewnego okrętu, którego nazwę powtarzały w pierwszych dniach wojny szpalty dzienników całego świata, okrętu symbolu, okrętu-legendy.

Francuzi nadali mu nazwę: — „Le sous-marin fantôme".



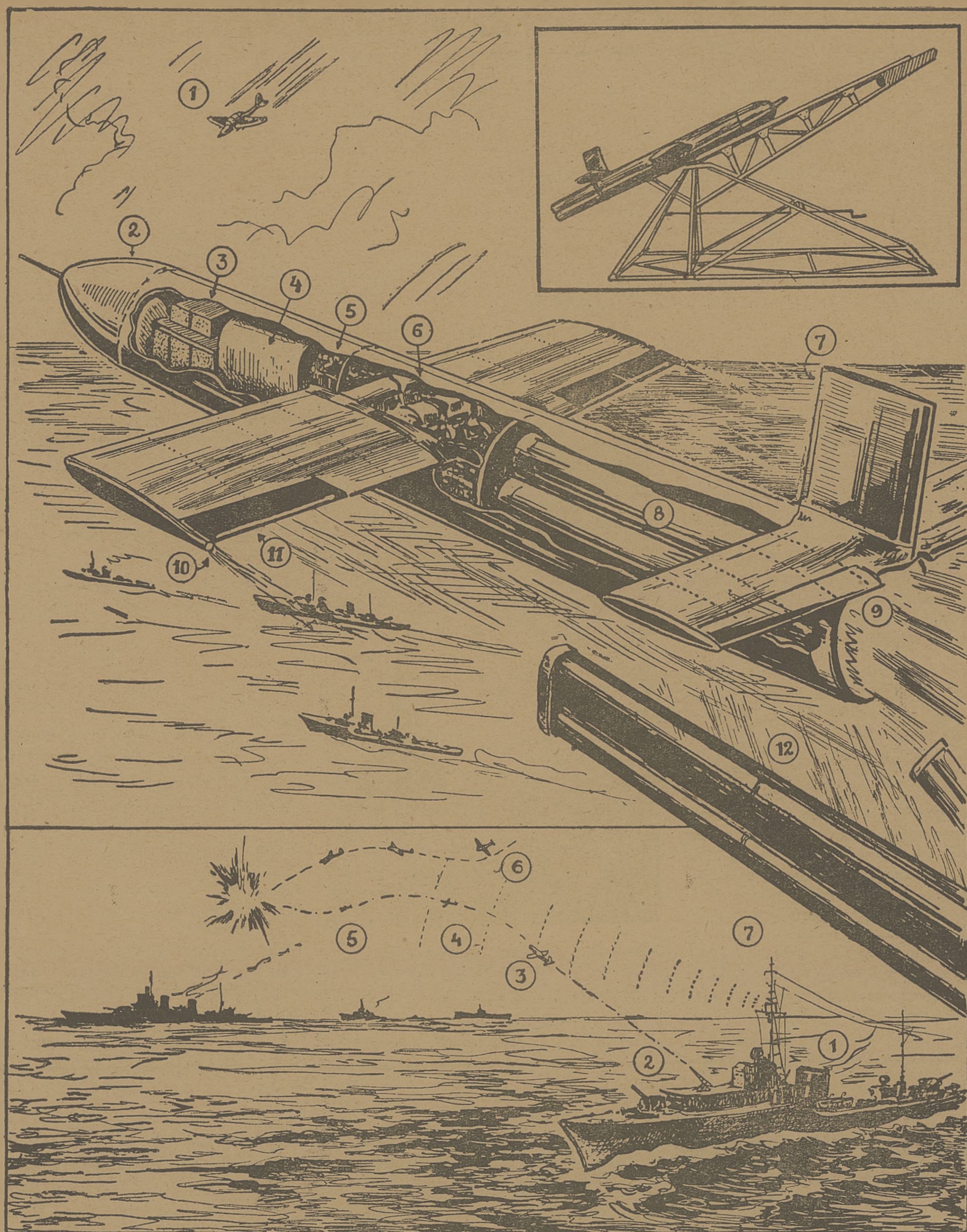
Leży przede mną szaro-oprawna, niepokaźna książeczka Stefana Łaszkiewicza, zatytułowana „Szum młodości". Autor, kolega szkolny ostatniego dowódcy ORP „Orzeł", przedstawił losy komandora ppor. Grudzińskiego — nawiązując do wspólnych młodzieńczych przeżyć, i dzieje „Orła" zaobserwowane z perspektywy okopów Cambrai, w środowisku błękitnych „poilus".

Jeśli znalazłby się dziś ktoś, kto by nie znał historii tego okrętu podwodnego — przypomnę tutaj najważniejsze fakty. Uchodząc szczęśliwie przed atakami wroga, okręt zawija w połowie września 1939 r. do Tallina, prosząc o pomoc lekarską dla ciężko chorego dowódcy. Tutaj jednak zostaje on bezprawnie zatrzymany, załoga internowana na pokładzie, a okręt rozbrojony. Nowy dowódca — kmdr. ppor. Grudziński (wtedy jeszcze kapitan) decyduje się na śmiałe przedsięwzięcie. Bez map, bez przyrządów nawigacyjnych, bez uzbrojenia, „Orzeł" ucieka w nocy z Tallina i krąży po Bałtyku, w połowie października przechodząc Cieśniny Duńskie. Był to wyczyn niemal legendarny, który rozsławił jego imię na cały świat. Potem przyszły walki u wybrzeży niemieckich, zatopienie „Rio de Janeiro", aż wreszcie tragiczny koniec. Na początku października 1940 okręt nie powraca z patrolu w rejonie Helgolandu. Okoliczności jednak, miejsce i data tego wydarzenia nie są dokładnie wiadome. Poszedł na dno wraz ze swym dowódcą i całą załogą, liczącą 58 ludzi. (sier.)



Dowódca ORP „Orzeł", ś. p. kmdr. ppor. Grudziński.

LATAJĄCA TORPEDA



Ten samoczynny radiokierowany pocisk zwany „latającą torpedą" jest dalszym etapem udoskonalania osławionych niemieckich pocisków V które miały wygrać Hitlerowi jego bandycką wojnę. „Ulepszenie" nowego modelu polega na umożliwieniu dalokierowania nim za pomocą specjalnych fal radio i lecącego w ślad na bezpiecznej odległości samolotu.

1. Samolot kierujący torpedą powietrzną podczas jej przelotu do celu.
2. Głowa bojowa zawierająca materiał kruszący.
3. Baterie akumulatorów zasilające prądem dalej wymienione mechanizmy.
4. Aparatura odbiorcza radiokierownicza
5. Bąkowe urządzenia stabilizacyjne
6. Serwomotory automatycznego pilotowania.
7. Statecznik pionowy ze sterem kierunkowym.
8. Poczwórny zespół rakietowy napędu.
9. Wylot napędu rakietowego oraz statecznik poziomy ze sterem wysokościowym.
10. Światła kontrolne — służą do obserwacji lotu torpedy przez podążającego za nią lotnika, a co za tym idzie — do jej daloskierowywania.
11. Lotki. (Rozpiętość płatów — ok. 6 m.)
12. Ześlizgi torped powietrznych.

Rysunek poniżej wyjaśnia poglądowo użycie takiej latającej torpedy w walce morskiej (Okręt 1) wystrzeliwszy torpedę powietrzną skierowuje ją w trakcie przelotu do upatrzonego celu jakim jest okręt nieprzyjacielski.

Dalokierowanie radiowe w tym wypadku odbywa się z masztu okrętu strzelającego.

W naszym wypadku wystrzelona latająca torpeda nie osiągnęła zamierzonego celu — zniszczył ją myśliwiec (6) który wystartował z nieprzyjacielskiego lotniskowca.

FLOTA SZWEDZKA

(Dokończenie z poprzedniego numeru).

Szybkość 39 węzłów. Klasa „Visby", zbudowana w krótkim czasie między 1941—43 rokiem, zwraca uwagę swym silnym uzbrojeniem plotniczym oraz innym niż na klasie „Goeteborg" ustawieniem artylerii głównej (1 działo na dziobie, 2 pojedyncze na rufie).

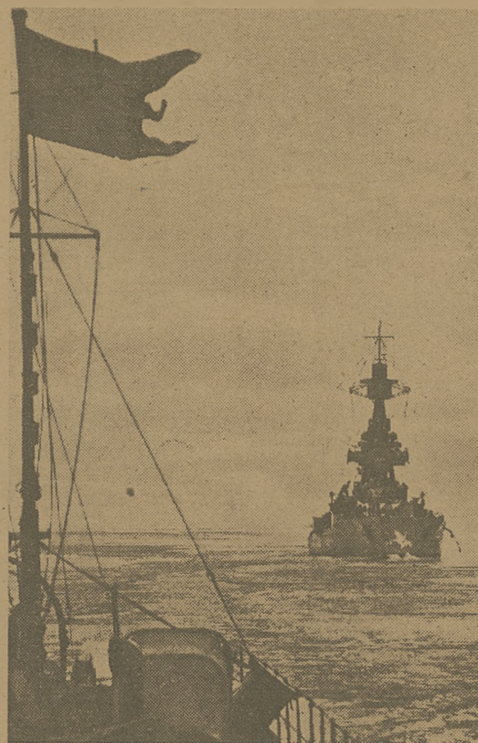
Prototypem „Miast" jest klasa „Erenskoeld" (budowana 1924—32) z jednostkami „Ehrenskoeld", „Nordenskjoeld" i „Klas Horn" o wyporności 940 t. (III—1020 t.) 3 dz. — 120 mm, 4 dz. — 25 mm pl. (III — 6 dz.) 6 WTR — 533 mm. Przy mocy maszyn 24000 KM osiągają szybkość 35 w. Załoga 125 l. „Klas Horn" który zatonął wraz z czwartym okrętem tej klasy „Klas Uggla" na skutek eksplozji we wrześniu 1941 został następnie wydobyty i naprawiony, „Klas Uggla" zaś skreślony z listy po daremnych próbach reperacji.

Wreszcie typem średniego niszczyciela są dwa zakupione w 1940 r. we Włoszech „Psilander" i „Puke" (ex „Giovanni Nicotera" i „Bettino Ricasoli"), wypierające po 935 t. Uzbrojone w 4 dz. — 120 mm, 2—40 mm pl., 4 WTR — 533 mm. Załoga 120 l. Szybkość 35 węzłów.

W grupie torpedowców wysuwa się na czoło zbudowana w czasie wojny, między 1941 a 42 rokiem klasa „Mode" o czterech okrętach, „Mode", „Magne", „Mjoelner", „Munin" po 635 t. 3 dz. — 102 mm pl., 2 dz. — 40 mm pl., 2 dz. — 25 mm pl., 3 WTR — 533 mm. Szybkość 30 węzłów. Załoga 100 l. Jest ona zmodyfikowanym typem byłych włoskich torpedowców „Astore" i „Spica" — obecna nazwa „Remus" i „Romulus", zakupionych we Włoszech w 1940 r. Dane ich są następujące: rok bud. — 1932—35, wyporność 638 t., uzbrojenie 3 dz. — 100 mm pl., 6 dz. — 20 mm pl., 4 WTR — 456 mm, 2 WBG i miny. Szybkość 34 w. Załoga 94 l. W końcu zamkniemy szeregi szwedzkich niszczycieli sześcioma wysłużonymi weteranami liczącymi ponad 30 lat. Są to: „Wrangel" i „Wachtmeister" z 1914-18 r. o 465 t. 4 dz. — 75 mm, 1 — 25 mm pl., 4 WTR — 456 mm, rozwijające 34 węzły, oraz „Hugin", „Ragnar", „Sigurd" i „Vidar" (z roku 1906-11) — 360 t. 3 dz. — 75 mm, 4 WTR — 456, szybkość 30 węzłów.

Przechodząc z kolei do szwedzkich okrętów podwodnych, musimy podkreślić, że są one zupełnie nowoczesne i gros ich — 18 jednostek zostało zbudowanych w czasie wojny przy wykorzystaniu niemieckich doświadczeń.

Dzielą się one na pełnomorskie i przybrzeżne. W **pierwszej** grupie są klasy: „N" „Naecken", „Najad", „Neptun"



Szwedzki pancernik obrony wybrzeża „Drottning Victoria".

z roku 1942 o wyporności 545 t. szybkości 16 w., „S" — „Sjoelejonet", „Sjoehunden", „Sjoeborren", „Sjoebjernen", „Svaerdfisken", „Tumlaren", „Dykaren", „Sjoehasten", „Sjoeormen" (z tych trzy pierwsze budow. 1936-38, reszta 1939-41) 580 t. 2 dz. — 40 mm pl., 6 WTR — 533 mm, szybkość 15/10 w. Załoga 32 l. („Sjoebjoernen" zatonął w 1942 r. przy kolizji z statkiem handlowym lecz w następnym roku został wydobyty i naprawiony). Dalej klasa „Delfinen" z okrętami „Delfinen" i „Nordkapparen", „Springaren", wypierającymi 540 t. o uzbrojeniu — 1 dz. — 57 mm pl., i 4 WTR — 533 mm. Szybkość 15/10 w. Oraz klasa „Draken" z „Draken" i „Grippen" o danych 667 t. 1 dz. — 102 mm. pl., 1 dz. — 25 mm pl., 4 WTR — 533 mm. Szybkość 15/9 w. Rok bud. — 1926-28. „Ulven" z tej klasy zatonął w 1943 roku najechawszy na minę pod Marstrand.

W grupie o. p. przybrzeżnych mamy tylko 1 typ — „U" z 9-ciu jednostkami „U 1 do 9" zbudowanymi w latach 1941-44, o wyporności 367 t. uzbrojone w 1 dz. — 20 mm pl. i 4 WTR — 533.

Z okrętów mniejszych wymienić należy, stary stawiacz min „Clas Fleming" (z 1912 roku), wypierający 1735 ton. Następnie **trałowce** w liczbie 42-u, trzech typów: pełnomorski „Arholma" 365—395 t. 2 dz. — 102 mm, 2 — 25 mm pl. szybk. 17 w. (14 jednostek) „Starkodder" i „Stybjoern" (byłe poławiacze wielorybów) o 375 i 350 tonach i szybk. 11 węzłów. Oraz przybrzeżny „M 1 do M 26" od 50 do 65 t. uzbrojony w 1 dz. — 20 mm pl., rozwijający 13 w. Wśród okrętów strażniczych mamy 4 typu „Jaegaren" o 287 t. 3 dz. — 75 mm, 2 — 25 pl. i 23 węzłach i 22 ścigacze typu „V" o 90—105 tonach, 1 dz. — 40 mm, 1 do 2 WTR — 456, szybkie na 21 do 25 w. Wreszcie oprócz wymienionych jednostek flota szwedzka rozporządza 21 ścigaczami różnych typów i szeregiem jednostek pomocniczych z lodołamaczami „Atle", „Ymer" oraz okrętem szpitalnym „Prins Carl" włącznie.

M. STEIFER.

Ranek siódmego dnia podróży zastał nas zmoczonych i głodnych. I co najgorsze, musieliśmy rozpocząć sztormowanie. Fala dosięgała tak ogromnych rozmiarów, że jej wierzchołki zasłaniały pomost. Była przy tym długa, znacznie dłuższa od naszego okrętu. W tych warunkach dalsze sterowanie bokiem stało się niemożliwe. Nie było rady — musieliśmy pójść dziobem na wiatr.

Co w tym czasie robił konwój, nie mieliśmy pojęcia. Ostatni z nim kontakt mieliśmy kilkadziesiąt godzin temu. Potem, urwał się. Wprawdzie kilkakrotnie próbowaliśmy uruchomić radary, ale za każdym razem bez skutku. Anteny, przewody, aparaty, wszystko zalewała woda. Izolacja przestała istnieć. Wodę mieliśmy wszędzie, nie tylko pod sobą. Wypełniała dosłownie całą przestrzeń okrętu. Sól żarła nam oczy, oddychaliśmy nią. I to jeszcze mało. Wicher zrywał teraz nasady fal, niósł je w powietrzu i walił nimi o nadbudówki, osłony dział, gnąc wszystko po drodze, lub łamiąc. Poprzez słoną zamieć nie widać było nic, chyba jeden tylko najbliższy wierzchołek fali. Za nim, świat kończył się i jakby przestał istnieć.

W ciągu przedpołudnia stan morza na tyle się pogorszył, że zagroził bezpieczeństwu okrętu. Każda niemal fala wyrzucała „Garlanda" na kilkanaście metrów do góry. W chwili, gdy wierzchołek fali nagle się usuwał, pozbawiony oparcia kadłub zwalał się w przepaść. Towarzyszyły temu potężne wstrząsy i niesamowity łomot żelastwa. Wiedzieliśmy, że „Garland" długo tego nie wytrzyma. Wcześniej, czy później, mogły pęknąć jego nity, a wtedy byle jaki następny podrzut fali mógł złamać okręt w pół.

Krytyczny moment nadszedł dnia tego w południe. Jedna z fal podrzuciła nas silniej, niż dotychczas, a cofając się zostawiła okręt w pozycji leżącej na burcie, bokiem do fali. Pomimo, że maszyny pracowały całą mocą, okręt nie wstawał. Nie ruszył się ani o stopień. Tymczasem z białej mgły wyłoniła się już nowa góra wodna. Szła coraz bliżej, szybciej. Coraz wyżej nad głową przewalał się ogromny, zielonkawy grzywacz, ociekający strugami białej piany. Na ciemnym stoku, wyglądał jak płynny, roztopiony marmur. Jego olbrzymi masyw dosięgał teraz masztu. Dokoła, nagle pociemniało i wiatr ustał raptownie. Nad okrętem zawisła kłująca, martwa cisza.

Na chwilę, bo wkrótce potem na okręt zwaliło się z szumem i wyciem tysiące ton wody. Jakby wraz z nimi cały wszechświat staczał się w przepaść. Rzuceni w kąt, nie śmieliśmy oczu otworzyć. Wszędzie, dokoła czuliśmy wodę, słoną, lodowato zimną.

— Pewnie idziemy na dno! — pomyślałem w tej sekundzie.

Przed moimi mokrymi rzęsami zarysował się rząd słuchawek. Wisiały jakoś dziwnie inaczej, na poprzek normalnego kierunku. I biała mgła gdzieś się podziała z oczu. Zamiast niej, nad głową wyrastał nowy grzywacz. Dopiero wtedy zrozumiałem: — leżeliśmy na burcie, do połowy w morzu.



Przez wszystkie wentylatory wlały się do wnętrza okrętu strumienie wody. Zgasły światła i przekaźniki. Zrobiło się ciemno, grobowo.

I tak mijała sekunda po sekundzie, a okręt nie wstawał. W tym momencie właściwie już nie szło o to, że mógł się w ogóle nie dźwignąć, ile o owe powolne duszenie się i ciemność. Bezradnym myślom towarzyszyła równocześnie świadomość, że nic tu nie możemy pomóc, bo i w jaki sposób...

Śmierć jednak tylko na chwilę przystanęła przy nas — i rozmyśliwszy się poszła dalej. Bo „Garland" wstał. Już dźwigał się, zanim nadeszła następna fala. Wprawdzie zwaliły się na nas nowe piętra wody i znowu polecieliśmy gdzieś w róg, ale przecież byliśmy na powierzchni. I dziobem bliżej do kursu!

Pierwszy wtedy odezwał się telefon z rufy. Meldował krótko: „Komandor X. (pierwszy mechanik) i trzech podoficerów za burtą. Obie łodzie zmyte".

Potem z kolei dziób naszego okrętu poskarżył się na brak parków amunicyjnych i pogiętą maskę działa Nr. 1. Następnie okazało się, że nie mamy prawej kotwicy i że pociski biegają po pokładzie. Co nadto, rzecz w tej powodzi osobliwa, w pierwszej kotłowni wybuchł pożar. Płonąca ropa wypełniła przedział. Na dobitkę, w maszynie oblało prawą prądnicę, a główna tablica rozdzielcza stała w wodzie. Równocześnie, gdzieś na dole, w przedziale kompasów, żyro wyskoczyło z łożysk. Słowem, wszędzie odezwały się braki i coraz to inne meldunki o uszkodzeniach.

Przede wszystkim odczuliśmy jednak brak tamtych, co pozostali za nami, pod wodą.

Nie skończyło się na tym. Położyliśmy ster na burtę. Jedna maszyna stała na „stop", druga powoli spychała dziób po odchodzącym grzebieniu fali. Naraz okręt zatrzymał się. Próbowaliśmy zarzucić wstecz drugą maszyną. Nie pomogło — iść dalej nie chciał. Zatrzymaliśmy się bez ruchu, zdani zupełnie na łaskę morza.

Pozostało nam tylko czekać, licząc się z myślą, że kilka fal przeroluje przez nas, zanim się rozkręcimy. Była to ryzykowna sytuacja. W każdej chwili mogło się powtórzyć to samo, co przedtem. Maszyny pracowały teraz całą mocą: — jedna naprzód, druga wstecz. Tymczasem, jeden po drugim, zwalały się na nas grzbiety fal, na szczęście jednak nie tak gwałtownie. I chociaż róża kompasu szalała — wahania jej przesuwały się w jedną stronę.

Wreszcie znaleźliśmy się na przeciwnym kursie. Tu zaczął się inny rozdział w tym rejsie: — karkołomna jazda z falą. Każdy nowy jej grzbiet doganiał rufę, unosił ją powoli ku niebu i przesuwał, gdzie popadło. Co najgorsze, każdy taki grzbiet trzymał nasz okręt pochylony głęboko na długim, wolno przeganiającym nas stoku i nie pozwalał nam wstać. Woda w zbiornikach, ropa, cały balast, wszystko zwalało się w ten sposób na jedną burtę. Dla okrętu było to bardziej niebezpieczne, niż dotychczasowe rycie dziobem pod falę.

W dodatku, pędząca od rufy gęsta, słona mgła, w dalszym ciągu przysłaniała widok. Chwilami z pomostu nie mogliśmy dostrzec nawet własnego dziobu.

Pomyśleliśmy o naszych rozbitkach. Niestety, daremne było za nimi szukanie. Po kwadransie zawróciliśmy, nie zobaczywszy ani śladu po nich, ani po dwuch naszych straconych łodziach. Stojący na skrzydle pomostu sygnalista, nakreślił w powietrzu ręką wielki krzyż i mruknął:

— Panie, świeć nad ich duszami!...

Ktoś wtedy obok niego, wpatrzony w mgłę za rufą, dodał szeptem:

— Kiedyś i nas wszystkich spotka to samo!

Józef Bartosik, kpt. mar.

MODELARSTWO

Na półce z książkami, obok posążka zadumanego Buddy stał w moim pokoiku model smukłej fregaty, z wymalowanym starannie na burcie napisem „Hispaniola". Nazwę tę wyszperałem w książce Stevensona „Wyspa Skarbów", klasycznym klejnociku młodzieżowej lektury o morzu, piratach i dalekich lądach. Książka ta była faktycznie natchnieniem do powstania mojej miniaturowej „Hispanioli". Nic nie pomogłoby jednak natchnienie, gdybym nie wiedział jak zabrać się do pracy. Ale wtedy opatrzność zesłała mi akurat za sąsiada, bawiącego właśnie na urlopie — oficera marynarki. Tej znajomości zawdzięczać mogę tylko sporządzenie smukłej fregaty.

Nie wszyscy jednak z Czytelników „Marynarza Polskiego" mogą trafić na taki szczęśliwy przypadek. Postaram więc podzielić się z Nimi moimi wiadomościami z dziedziny modelarstwa.

Pisałem już kiedyś i jeszcze raz powtórzę o rodzajach modeli. Rozróżniamy bowiem modele przeznaczone do pływania i modele t. zw. „na pokaz". Pływające — podzielić możemy na modele żaglowych jachtów, służące wyłącznie celom sportowym, gdzie główną uwagę zwraca się na umiejętne nastawienie żagli i steru — oraz modele innych jednostek o napędzie mechanicznym. Pływalność ich może być praktycznie wykorzystana do celów eksperymentalnych, sprawdzania stateczności i t. p.

Modele, które nazwałem trochę przesadnie „modelami na pokaz", służą nie tylko jak moja „Hispaniola" — do ozdobienia pokoju, dając wierny obraz jakiegoś typu statku, czy okrętu. Modele t. zw. „stołowe", przedstawiają jednostki powyżej linii wodnej. Mają one specjalne zastosowanie militarne w szkoleniu marynarki, lotnictwa morskiego i artylerii nadbrzeżnej. Uplastyczniają bowiem sylwetki jednostek, których cechy charakterystyczne winien znać każdy marynarz, lotnik morski i artylerzysta nadbrzeżny. W numerze 11-tym „Marynarza Polskiego" zamieściliśmy sposób wykonania modelu konwoju. Zaznaczyliśmy tam, że gotowy już model wykorzystany być może do ustalania idealnego szyku, zapobiegającego niespodziewanemu atakowi lotnictwa lub broni podwodnej nieprzyjaciela. „Zabawą" taką zajmowały się w czasie wojny sztaby marynarek wojennych na całym świecie.

A teraz co do samego sposobu wykonania modelu. Ci, którzy nieraz próbowali budować takie miniaturowe okręty, wiedzą, że sposobów jest wiele. Ja podam tutaj jedynie te, które okazały się najprostsze i najłatwiejsze. Modele stołowe możemy robić z materiału obojętnego, głównym zadaniem jest wierne utrzymanie sylwetki danej jednostki. Najwięcej pracy i kłopotu nastręcza oczywiście model pływający. Budować go należy z dykty lub cienkich deseczek, ułożonych warstwami w ilości zależnej od wysokości kadłuba. Warstwy wewnętrzne muszą być pośrodku próżne i wzmocnione tylko poprzecznymi

listewkami. Niewywracalność osiąga się przez przymocowanie wewnątrz odpowiedniej ilości balastu. U większych modeli możliwe jest umieszczenie w kadłubie mechanizmu napędowego. Przy modelach żaglowych jachtów budowa komplikuje się. Takie modele wykonywać najlepiej z jednego klocka drzewa, wydrążając kadłub wewnątrz, a dolną część kilu sporządzając z ołowiu o wadze odpowiednio obliczonej.

Najpoważniejszy, to problem planów... Skąd je wziąć?...

Nie jest jednak tak źle. Dokładnych planów potrzeba wyłącznie do wykonania modeli żaglowych jachtów. Do innych statków i okrętów wystarczą w zupełności sylwetki i rzuty zamieszczone we wszystkich czasopismach marynistycznych, razem z danymi technicznymi tych jednostek. „Zapalonym" entuzjastom modelarstwa okrętów wojennych, polecić mogę wspaniałą książkę „Jane's Fighting Ship", lub „Le Flottes de Combat", które można nabyć w Polsce, w centralach większych wydawnictw („Trzaska", „Czytelnik").

A teraz kilka uwag o samym problemie modelarstwa.

W londyńskim parku „Kensington" obserwować można często grono młodzieży, bawiące się puszczaniem miniaturowych żaglowców z jednego brzegu na drugi. Należy jednak wspomnieć, że puszczaniem statków zajmują się nie zawsze dzieci. Bardzo często są tu także ludzie dorośli, ba — nawet o skroniach przyprószonych siwizną. Z prawdziwym entuzjazmem nastawiają oni żagle — zwalniając, lub naciągając szkoty. Zdziwiłby się za to niejeden, spotkawszy tych samych ludzi w doświadczalnych instytutach stoczni okrętowych, gdzie rozwiązują oni zawiłe problemy budownictwa, konstrukcji, oraz zdolności nawigacyjnych różnych typów jednostek morskich.

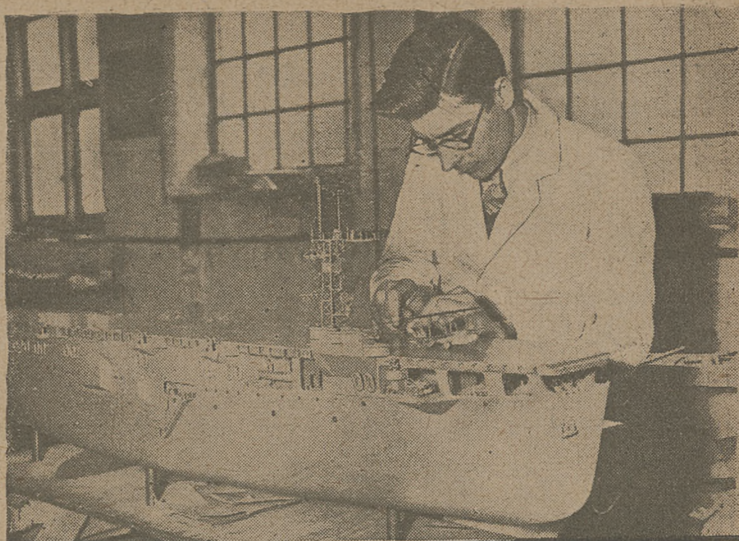
„Stowarzyszenie Budowniczych Okrętów" w Anglii zorganizowało niedawno osobliwy konkurs. Główna nagroda miała przypaść temu, kto sporządzi najlepszy model rozwiązujący problem Arki Noego. Przedstawiono 14 modeli, a zdobywca pierwszej nagrody wprowadził ruchome boki, tak, by łatwo można było widzieć budowę statku i pomieszczenia dla zwierząt.

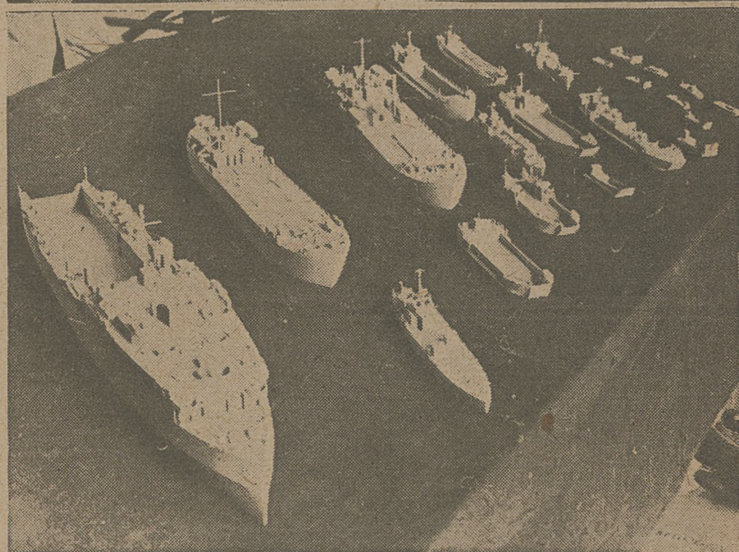
*

W zawierusze wojennej los nie oszczędził nawet mojej maleńkiej „Hispanioli", której na próżno szukać można by w stratach wojennych. Jak kiedyś, siedzi dziś naprzeciwko mnie zadumany Budda na półce z książkami, brak jedynie modelu smukłej fregaty... Ale wiem, że to nie będzie trwało długo. — Jutro już zabieram się do pracy i myślę, że wkrótce na mojej półce stanie „tak jak kiedyś" model...

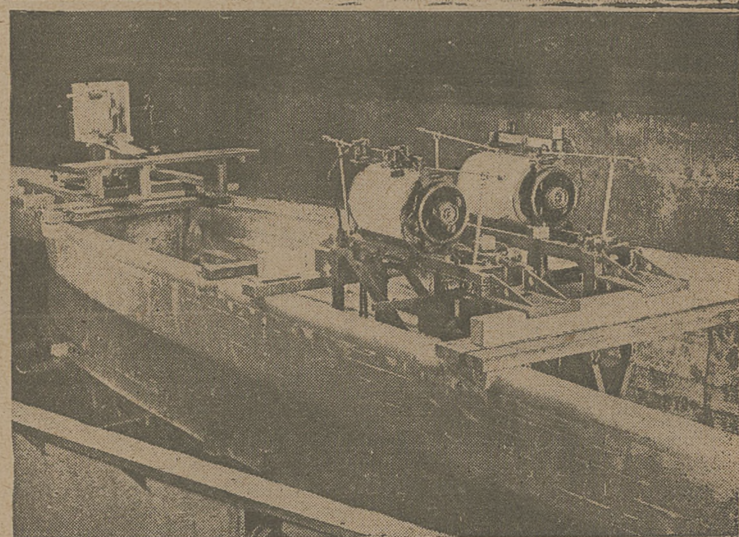
Tylko, że nie będzie to już „Hispaniola", a raczej jakiś szaro - stalowy „Orzeł", albo „Grom"...

S. Sierecki.









OBJAŚNIENIE ZDJĘĆ:

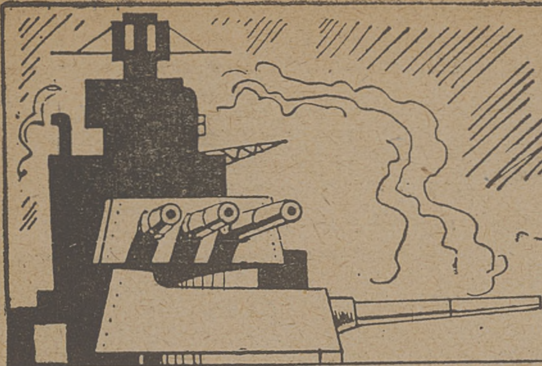
Od góry:

1) Dokładny model lotniskowca budowanego w modelarni w Northampton, gdzie rzemieślnicy zatrudnieni są pracą nad modelami sporządzanymi dla wystaw i celów doświadczalnych.

2) Modele jednostek floty inwazyjnej.

3) Model łodzi ratunkowej przeznaczonej szczególnie do ratowania strąconych lotników.

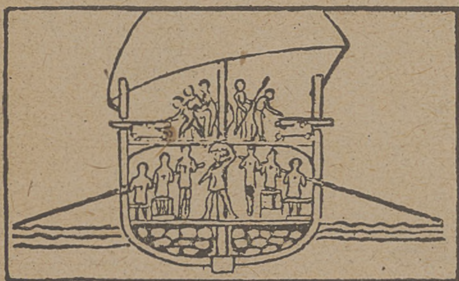
4) Model okrętu poddany jest badaniom, których wyniki rejestruje specjalny aparat widoczny na zdjęciu.



WALKA o władztwo MÓRZ

KMDR. POR. MIESZKOWSKI S.

Początek średniowiecza zastaje żeglugę jako rzemiosło jeszcze bardzo prymitywne. Okręty są budowane bez uwzględnienia wymogów morskich. Piękno formy i ozdoby są wyżej stawiane niż stateczność. Kompasy i mapy morskie są jeszcze nieznane. Nawiguje się dalej pod wiosłami wzdłuż Wybrzeży od rynku do rynku, sondując bez przerwy i wykorzystując co najwyżej tylni wiatr do przyśpieszenia żółwiego tempa. Przy dłuższych kursach na przecięcie zatok nawigacja powierzona jest najstarszym i najdoświadczeńszym przodownikom orientującym się w dzień w/g słońca, nocą zaś gwiazdą Polarną zwaną w owe czasy „Gwiazdą Fenicką". Morze jest nadal przeszkodą, a nie łącznikiem w skali dzisiejszego pojęcia.



Sposób wiosłowania na galerze w XV i XVI stuleciu.

Wodzami eskadr walczących są nie marynarze, a co najwyżej żołnierze, często duchowni, przeważnie jednak politycy. Ich strategia polega na wyczekiwaniu przeciwnika w zakrytym miejscu, dokąd ten zjawi się niezawodnie.

Dla jednego jednak ludu morze otwarte jest już w VIII — XII stuleciu wspomnianym łącznikiem i szerokim gościńcem w zrozumieniu tamtej epoki. Są nimi Normanowie skandynawscy. Będąc dziećmi ubogiej rolniczo ziemi od kolebki swej zmuszeni byli morze uważać za jedyną karmicielkę i pomost do lepszych bogactw niż daje im własna ziemia. Niepojętym jest wprost ich zmysł i pęd żeglarski. Ich okrętami są małe smukłe łodzie zadziwiająco silne i morsko budowane. Statki Wikingów są popędzane zawsze jednym rzędem wioseł uzupełnionych żaglem w rodzaju bryfoku. Łodzie te do dzisiaj służą za wzory bezpokładowych szalup.

W łodziach takich, odrywając się na tygodnie od lądu i szybko wiosłując po burzliwych kipielach, zakładają kolonię na Grenlandii, zdobywają Islandię, w roku 856 pustoszą Paryż, a w 866 rozpoczynają podbój Brytanii, którą w latach 1016—35 zajął całkowicie duński Knut Wielki. Normanowie Wschodni rzekami przedostają się z Bałtyku „Szlakiem Bursztynowym" na Morze Czarne, gdzie stale zasilają elementem wysoko morskim flotę Bizancjum. Wariagowie gruntują pierwszą długowieczną dynastię Rosji, a książę normandzki Robert Guiskard zajmuje Apulię dając początek państwu dobrze rządzonemu i zorganizowanemu. Normanom wreszcie przypisuje się prymat odkrycia Ameryki na długo przed Kolumbem.

Wkrótce po pojawieniu się wojowniczych i rozbójniczych Normanów organizują się miasta Środkowej Europy w silny związek handlowo-morski zwany Hanzą i sięgający swą rozpiętością od Nowogrodu po Lizbonę. Miasta należące do tego związku dochodzą do wielkich bogactw i wpływów, utrzymują własne floty wojenne, staczają bitwy morskie i przez długi czas odgrywają główną rolę w basenach morza Bałtyckiego i Północnego, nigdy jednak nie przekracza związek Słupów Herkulesa (Gibraltaru). Hanzę należy uważać za źródło impulsów morskich poczynań Północy.

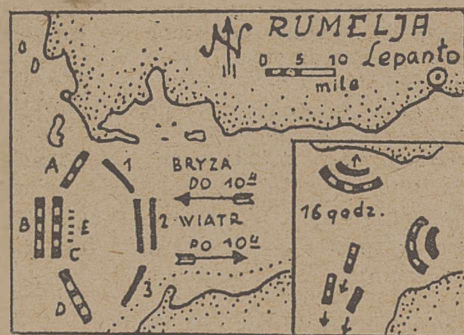
Na Morzu Śródziemnym w tym czasie notujemy rozwój miast wyrosłych na gruzach Imperium Zachodnio-Rzymskiego, zgasłego definitywnie wraz ze swą kulturą około roku 500 pod niszczycielskimi ciosami napływających z północy barbarzyńskich hord germańskich. Miasta te nie tworzą trwałego związku na wzór Hanzy, a żyją indywidualnie walcząc z sobą zawzięcie o prymat wpływów i stosunków handlowych. Są nimi w pierwszym rzędzie Genua, Piza, Amalfi i w ucieczce przed Germanami na bagnach i lagunach delty Padu zbudowana — Wenecja, rozrosła w przyszłości w państwo handlowo-morskie i potęgę morsko-militarną, gruntującą swe wpływy daleko poza basenem Adriatyku. W roku 493 stoczyli już Wenecjanie pierwszą bitwę morską z zagrażającymi ich handlowi eskadrami ostrogockiego Teodoryka, a w dwieście lat później z Longobardami.

W tym czasie na Wschodzie rozwija się świeża potęga ożywiona bodźcem nowej nauki głoszonej przez Proroka Mahometa. Fanatyczna wiara rozognia rozległe rzesze Saracenów. Saraceni są początkowo potęgą kontynentalną, ale dotarłszy do brzegów Morza Śródziemnego szybko marynizują się i eskadry ich napadają na miasta półwyspu Apenińskiego. Jest to świat zupełnie nowy, walka z nimi jest ciężka, lecz główny jej ciężar gatunkowy wyładowuje się na lądzie i pomimo, że flota arabska Abderrahma III w roku 950 jest u szczytu swej potęgi, do walnej rozprawy na morzu nie dochodzi.

Rozpoczyna się okres, trwających kilkaset lat wypraw krzyżowych organizowanych przeważnie przez papieży, a mających za cel oswobodzenie Ziemi Świętej spod ucisku Półksiężyca. Jako poczynania zespołowe wyprawy te nie mają odpowiedniego dynamizmu, doprowadzają jednak do zwycięstwa nad potęgą turecką.

Rozstrzygającą losy świata, następną bitwą morską w jego historii jest Lepanto w r. 1571. Po stronie wschodniej występuje potęga turecka, która ujarzmiwszy świat muzułmański zagraża losom Europy. Od zachodu stawia jej czoło liga zorganizowana przez papieża Pawła V, a bazująca się na flocie potężnej naówczas Hiszpanii Filipa II oraz weneckiej. Całością dowodził dwudziestosześcioletni, utalentowany żołnierz lądowy — naturalny syn cesarza Karola V — Don Juan D'Austria. Eskadra ligi składała się z 86 galer liniowych (77 hiszp., 6 maltańskich i 3 Savoy'u) i 106 galer i 6 potężnych galeasów weneckich pod generał-kapitanem Veniero, wreszcie 12 galer papieskich pod adm. Colonną. Razem 280 okrętów i około 80 tysięcy załóg i żołnierzy. Ponadto flota dysponowała 24 transportowcami. W szyku bojowym eskadrą A dowodził adm. Barbarigo (Wenecjanie), B — Rezerwa hiszpańska St. Cruz, C — Veniero i Don Juan, D — Doria — (Hiszpanie), E — Galeasy weneckie. Stosunki wojenne sprzymierzonych nie były najlepsze. Zbiórka odbyła się w Cieśninie Messyńskiej, skąd zespół podążył pod Korfu, gdzie otrzymał wiadomość od zwiadowczej galery maltańskiej o upadku Famagusty i strasznym losie pomordowanych do nogi jej obrońców i mieszkańców. Podniecona tym eskadra powiosłowała do zatoki Korynckiej, gdzie około południa dnia 7 października opłynąwszy wysepkę Oxia ujrzała inwazyjną potęgę wschodu.

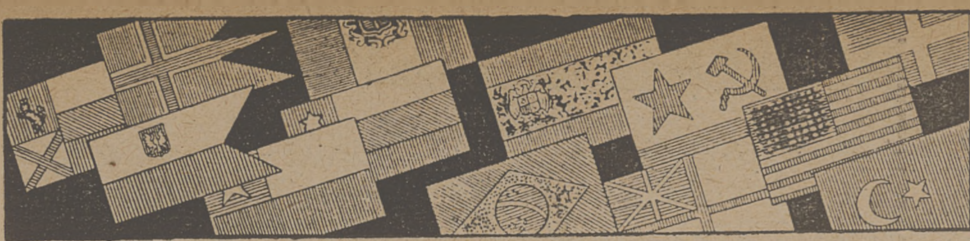
Flota turecka dowodzona przez Alego Kapudana Paszę (2) składała się z 230 galer z zaokrętowaną na nich olbrzymią ilością wojsk. Eskadrą północną dowodził dzielny Silokko Aleksandryjski (1), południową zaś renegat włoski — Uluch Ali (3).



Plan bitwy pod Lepanto w rogu — sytuacja końcowa.

Zasadniczą jednostką bojową była naówczas galera — okręt o przeciętnej długości 48—50 m. i szeroki 6 m., a więc wysmukły na wzór budowli normandzkich, popędzany zawsze jednym tylko rzędem wioseł na burcie, ale teraz każde wiosło było obsługiwane przez 3—5 niewolników lub skazańców, przy czym wewnętrzni wioślarze nie siedzieli a biegali na skutek długości zamachu takiego wiosła. Ponadto okręt był zaopatrzony w dwa maszty z ożaglowaniem łacińskim. Uzbrojenie składało się z armat i moździerzy na kamienie, zgrupowanych na dziobie. Charakterystyką tej epoki były ostrogi w kształcie pik 6—7 metrowej długości, na które nadziewało się zgrabnym manewrem galerę przeciwnika w celu unieruchomienia jej do abordażu. Galeasy były to nowe okręty odpowiednio większe; przy jednym wiośle pracowało do 8 ludzi, a dziobowe działo dochodziło do 80 funtów (waga kuli). Całkowita ilość dział około 50. Załoga 700, z tego: 130 marynarzy, 250 żołnierzy i 300 wioślarzy. Eskadry ligi miały tylko 6 takich okrętów. Turcy nie posiadali ich zupełnie.

(Ciąg dalszy w następnym numerze)



MORSKA KRONIKA ZAGRANICZNA

W Leningradzie odbyła się konferencja techniczna oficerów Floty Bałtyckiej, biorących w czasie ostatniej wojny i obecnie udział w niszczeniu min wszelkiego rodzaju.

W czasie prac konferencji najbardziej doświadczeni oficerowie podzielili się ze słuchaczami zdobyczami w tej dziedzinie w okresie działań bojowych z Niemcami. Omówiono i ustalono sposoby niszczenia min oraz opracowano wytyczne do dalszej pracy.

Dania zamierza kupić 10 niemieckich torpedowców. Wg. gazety „Socialdemokraten" duński minister obrony zwrócił się do komisji finansowej parlamentu, o zezwolenie zakupienia od władz amerykańskich 10 niemieckich torpedowców, znajdujących się obecnie w Bremie.

Rząd kanadyjski rozpoczął w kwietniu br. budowę 9 stacji meteorologicznych w kanadyjskim sektorze Arktyki. Dotychczas Kanada posiadała w Arktyce trzy takie stacje, jednak ilość ich okazała się niedostateczna.

Głównodowodzący amerykańską flotą podwodną na Oceanie Spokojnym oświadczył, że Pearl-Harbour pozostanie nadal w charakterze głównej bazy okrętów podwodnych.

Wyższa Akademia Morska Marynarki Radzieckiej im. Frunzego w Leningradzie przeprowadzała roczne egzaminy, na wszystkich semestrach i fakultetach. Po egzaminach Rada Pedagogiczna Akademii po naradzie nad postępami słuchaczy przedstawiła kilkunastu najwybitniejszych do odznaczenia i udzielenia stypendium.

W mieście Fremington (południowe wybrzeże zatoki Brystolskiej) została utworzona szkoła „kombinowanych operacji" przeznaczona dla oficerów armii lądowej, marynarki wojennej i lotnictwa.

W skład angielskiej floty na Morzu Śródziemnym wszedł nowy, lekki lotniskowiec „Triumph".

Odwiedzenie portów australijskich przez okręty amerykańskie. W końcu lata odwiedzi porty australijskie grupa amerykańskich okrętów w składzie 2 lotniskowców, 2 krążowników, 8 niszczycieli i 2 jednostek pomocniczych. Ogółem załogi tych okrętów liczyć będą około 10 tysięcy ludzi.

3.750.000 marynarzy nagrodzonych medalem. Departament Morski St. Zjedn. rozpoczął wręczanie medali „Za Zwycięstwo w Drugiej Wojnie Światowej" osobom służącym w latach wojny w amerykańskiej flocie i piechocie morskiej. Ogółem nagrodzonych zostanie 3,750.000 osób. Z



W niektórych stoczniach zagranicznych wprowadzono naukę nitowania dla młodzieży. Zdjęcie przedstawia uczniów przy zajęciach w stoczni.

Czy wiecie, że...

... w roku 1702 angielsko-holenderska flota pod dowództwem admirałów Rooke i Almonde, pobiła eskadrę francuską admirała Chateau-Renault. W wyniku zwycięstwa zdobytych zostało na Vigo wiele naładowanych skarbami hiszpańskich galeonów, których większą część Anglicy i Holendrzy wraz z drogocennym ładunkiem zatopili. Mimo kilkakrotnie na przestrzeni wieków, przeprowadzanych poszukiwań, zatopionych statków nie udało się odnaleźć. Prawdopodobnie zaryły się one w piasek, który naniesiony podwodnym prądem morskim pokrył je całkowicie.

... ziarenka piasku, które tworzą dno morskie, w niektórych najgłębszych miejscach opadały z powierzchni na dno przez 15.000 lat.

... amerykańskie okręty wojenne płynące z Honolulu w kierunku Filipin odkryły zatopiony archipelag o istnieniu którego dotychczas nie miano pojęcia. Na odbytym niedawno zebraniu Towarzystwa Geograficznego przy Uniwersytecie Princetown odczytano sprawozdanie w jaki sposób przy pomocy specjalnego sondowania odkryto owe wyspy, wznoszące się między Hawajami a archipelagiem Mariańskim.

Wiadomość ta wywołała wielkie zainteresowanie w USA. Jeden z pisarzy amerykańskich, napisał powieść osnuta na tym tle, obrazującą idylliczne dawne życie na tych wyspach i żywiołową katastrofę pochłonięcia archipelagu przez Ocean. Powieść ta cieszy się w Ameryce olbrzymim powodzeniem i ma niedługo zostać sfilmowana.

✱ **Stan liczbowy brytyjskiej Marynarki Wojennej.** W Anglii opublikowano stan ilościowy jednostek Royal-Navy. Wyraża się on cyfrą 484 okrętów. Cyfry dotyczące ilości ważniejszych jednostek przedstawiają się następująco: liniowców — 15, lotniskowców — 48, krążowników — 47, 28 niszczycieli i 15 okrętów podwodnych — 128, oraz 135 innych jednostek. Poza tym brytyjska Marynarka Wojenna rozporządza pewną ilością jednostek pomocniczych. Spośród podanych okrętów, 47 jednostek jest wypożyczonych przez Wielką Brytanię innym państwom a to: 1 pancernik, 3 krążowniki, niszczycieli — 111, i 15 okrętów podwodnych.

W jednostkach Floty Czarnomorskiej odbyły się niedawno egzaminy sprawdzające dla nowopromowanych oficerów — dowódców kutrów torpedowych. W ramach tych egzaminów odbyły się morskie ćwiczenia, głównie ataki kutrów torpedowych na okręty. Oficerowie wykazali, że okres pobytu w szkole został przez nich należycie wykorzystany, a zdobyty zapas wiedzy fachowej świadczy wybitnie o poziomie szkoły.

Wzrost chilijskiej Marynarki Wojennej. Pomiędzy Chili i Anglią toczą się pertraktacje dot. zakupu w Anglii 2 lekkich krążowników najnowszego typu. W roku 1946 marynarka chilijska wzrosła o następujące zakupione jednostki: 2 fregaty, 3 korwety, 2 transportowce wojenne i 14 jednostek desantowych.

Tonaż flot handl. państw skandynawskich. Tonaż norweskiej floty handlowej wynosi obecnie ogółem 3.288.000 BRT. w tym motorowce 2.227.000 BRT, to jest 69%, parowce 1.061.000 BRT czyli 31%.

Tonaż szwedzkiej floty handlowej wynosi razem 1.685.000 BRT, w tym motorowce 66% mianowicie 1.108.000 BRT, parowce zaś 34%, to jest 577.000 BRT.

Duńska flota handlowa liczy ogółem 837.000 BRT, z czego na motorowce przypada 493.000 BRT czyli 59%, na parowce 344 000 BRT czyli 41%.

Cechą charakterystyczną jest szybki postęp unowocześnienia flot państw skandynawskich przez wzrost procentowy ilości statków o napędzie motorowym, które w chwili obecnej stanowią 2/3 procent ogółu statków.

Zatonięcie korwety chińskiej. W odległości 100 mil od portu chińskiego Amoi, w rezultacie zderzenia z parowcem „Hoi-Min", zatonęła chińska korweta „Fu-Pu", przy czym zginęło 160 oficerów i marynarzy.

Wyniki Konkursu na slogan

W związku z rozpisanym w Nr. 18-tym „Marynarza Polskiego" konkursem na slogan, otrzymaliśmy szereg listów od naszych Czytelników z całego Kraju.

Fakt, iż listy te pochodziły z rozmaitych okolic Polski, tak z miast jak ze wsi oraz to, że autorami ich okazali się tak starsi Czytelnicy, jak i młodzież utwierdza nas w przekonaniu, że sprawy morskie odbijają się głośnym echem w całym społeczeństwie i nie są obce w najdalszych nawet zakątkach Kraju.

Jury konkursowe miało niełatwe zadanie z oceną nadesłanych prac, których różnorodny poziom, treść i sformułowanie nastręczało wiele trudności przy opiniowaniu, tym bardziej, że niektórzy Czytelnicy nadsyłali po kilka, a nawet kilkanaście sloganów jednocześnie.

Szereg projektów, aczkolwiek nie zawierał myśli oznaczonych w warunkach konkursu wyróżniało się oryginalną formą. Największą trudnością dla Czytelników jak się okazało było ujęcie treści sloganów w zwartą i krótką całość.

Wobec braku odpowiednich kandydatur na I i II nagrodę, Jury postanowiło dwa spośród nadesłanych projektów nagrodzić III i IV nagrodą oraz 3 projekty wyróżnić.

III nagrodę w postaci książki „Dziękuję Ci kapitanie" A. Fiedlera, otrzymuje ob. MUCHA CZESŁAW student A. H. i S. N. P., Kraków, ul. Zaleskiego 10/7 za slogan:

OFENSYWĄ MŁODYCH SIŁ I TALENTÓW ZBUDUJEMY POLSKĘ MORSKĄ

IV nagrodę: półroczną prenumeratę „Marynarza Polskiego" otrzymuje ob. Libner Józef z Częstochowy, ul. Wieluńska 28 za projekt: „Morze potęgi klucz — więc Morza kochać ucz..."

Inne projekty wyróżnione zostały tak ze względu na oryginalną formę jak i zawartą treść.

1) „Morze nie huśtawka, a warsztat pracy" — autor podpisany pseudonimem „Jantar I" proszony jest przez Redakcję o podanie nazwiska i adresu celem nadesłania przyznanej nagrody.

2) „Dostęp do morza — to dostęp do wolności" — autor: Dr. Władysław Terenkoczy, Katowice, Jordana 10/11.

3) „Dzięki polskiemu Wybrzeżu smaczna ryba na talerzu" — autor: Szczurowski Mieczysław, Żarów k/Świdnicy Zarząd Gminy.

Autorzy projektów wyróżnionych otrzymują w postaci nagrody kwartalną prenumeratę „Marynarza Polskiego".

Warto wspomnieć, iż niektóre z nadesłanych sloganów nie były pozbawione pewnego pierwiastka humoru. Dotyczy to szczególnie tych autorów, którzy na sprawy morskie zapatrywali się „od strony kuchni". Typowym przykładem takiego projektu jest slogan dr. Terenkoczego: „Gdańska wódeczka, dzwonko węgorza, oto poezja polskiego morza".

Wobec nieprzyznania I i II nagrody, a jednocześnie wobec dużego zainteresowania konkursem, Redakcja postanowiła **PRZEDŁUŻYĆ KONKURS** do dnia 10 sierpnia 1947 r.

W tym terminie należy przesyłać dalsze projekty w zamkniętych kopertach z napisem „Konkurs na slogan".

Red.

W związku ze Świętem Morza Gdańska Wojewódzka Rada Sztuki i Kultury Artystycznej ogłasza

KONKURS LITERACKI

na nowelę lub opowiadanie o tematyce morskiej względnie związanej z problemami życia na Wybrzeżu.

Termin nadsyłania prac do 1 października b. r.

Nagrody:

I. nagroda	**60.000 zł.**
II. nagroda	**30.000 zł.**
III. nagroda	**15.000 zł.**
Ogólna suma nagród	**105.000 zł.**

Prace już opublikowane nie będą uwzględniane. Jury konkursu zostanie powołane przez prezydium Woj. Rady Sztuki i Kultury. Jury ma prawo łączyć i dzielić nagrody, lub zmieniać ich wysokość w ramach ogólnej sumy nagród. Objętość pracy konkursowej nie powinna przekraczać 25.000 znaków literowych, czyli 10 stron maszynopisu. Prezydium WRSK zastrzega sobie prawo pierwodruku nadsyłanych prac w pismach krajowych i zagranicznych.

Maszynopisy, ewentualnie b. wyraźnie pisane rękopisy, zaopatrzone w godło autora wraz z zamkniętą kopertą, również zaopatrzoną godłem z nazwiskiem i adresem autora należy kierować do Gdańskiej Wojewódzkiej Rady Sztuki i Kultury Artystycznej (Gdańsk, ul. Okopowa 4).



Morskie nowości techniczne

Pływające lotniska. Od chwili, gdy samoloty zaczęły przelatywać nad wielkimi przestrzeniami oceanów, starano się rozwiązać problem zbudowania lotniska na morzu otwartym. W minionej wojnie, konstruktorom brytyjskim i amerykańskim udało się zbudować pływające lotniska.

Według danych angielskich pływające lotnisko posiada pole do startu i lądowania (długości 172 m, szerokości około 23 m.), które zbudowane jest z pustych pływaków metalowych (wysokość pływaka wynosi 3,75 m., ilość ich dochodzi do 1100).

Jak podała gazeta angielska „Observer", po zbudowaniu przez Amerykanów pierwszego pływającego lotniska, Anglicy zbudowali kilka lotnisk ulepszonego typu. Długość pola startowego niektórych lotnisk dochodziła do 600 m. Lotniska te zbudowane były z paru tysięcy pływaków. Według niektórych danych na lotniskach tych mogły lądować najcięższe typy bombowców. Podstawą projektu amerykańskiego była konstrukcja, której szkielet składał się z 72 pontonów metalowych, przy czym każdy z nich miał 12 komór wodoszczelnych.

Do utrzymania lotniska na miejscu używa się kotwicy specjalnej konstrukcji o wadze 1000 kg.

Jak podała prasa amerykańska, zatwierdzony i przyjęty do budowy projekt nowego lotniska pływającego posiada następujące dane: Ogólna pojemność — przeszło 100 tys. ton, długość 1080 m, szerokość 120 m. w środku i 85 m na skrajach. Wysokość powierzchni lądowania nad poziomem morza 21 m.

Wymiary powierzchni lądowania, pozwalają na lądowanie wielkich samolotów transportowych o wadze 45 ton i więcej.

Lotnisko posiada własne urządzenia energetyczne i silniki elektryczne. Może ono samodzielnie płynąć i zawracać w dowolnym kierunku.

Na lotnisku znajduje się zapas materiałów pędnych, stacja radiowa i meteorologiczna oraz hotel dla pasażerów.

Wzdłuż oceanicznych linii lotniczych łączących kontynent europejski z amerykańskim przewiduje się rozmieszczenie lotnisk na Atlantyku w odległości 800 mil jedno od drugiego, poza zasięgiem mgieł i lodów.

Koszty budowy i urządzenia pływającego lotniska obliczone zostały na 12 milionów 500 tys. dolarów, a koszty eksploatacji trzech takich lotnisk wyniosą około 500 tys. dolarów rocznie.



Eksperymentalne lotnisko pływające zbudowane z sześciokątnych pływaków tworzy giętką powierzchnię startową dla samolotów. Wymiary długość 250 stóp, szer. 60 stóp. — Na zdjęciu: Lotnicza wyspa pływająca „Lily". Samoloty mogą lądować i startować nawet wtedy, gdy pas startowy porusza się.

Rodzaje okrętów wojennych

(na podstawie pracy kmdr. por. A. Reymana)

10b) SZYBKI STAWIACZ MIN. — Brytyjskie stawiacze min typu „Mansman" (1940) wypierające 2.650 t. mające szybkość 40 węzłów, noszą tę nazwę.

10c) POŁAWIACZ MIN (PM) — okręt wyposażony w specjalny sprzęt, zwany trałem do łowienia min.

10d) PM FLOTY —

10e) PM PRZYBRZEŻNY. — Po polsku nazywamy poławiacze min często trawlerami (lub traulerami); wyraz ten pochodzi od angielskiego terminu „trawler", który oznacza rodzaj statku rybackiego, używanego w czasie wojny także dla poławiania min. (Obecnie w regul. Mar. Woj. — trałowiec).

c) Do kategorii okrętów i statków pomocniczych zalicza się wszystkie te okręty i statki marynarki wojennej, bez których okręty bojowe i towarzyszące (okręty poprzednio wymienionych kategorii) nie mogłyby skutecznie działać, to znaczy — nie mogłyby wykonywać swych zadań taktycznych i operacyjnych w oderwaniu od baz.

Jeżeli odpowiednika tej kategorii okrętów szukać w wojsku, to najbardziej zbliżone będą tabory, bez których — jak wiemy — formacje wojska nie mogłyby walczyć i nie mogłyby zresztą nawet istnieć.

Do kategorii pomocniczych należą następujące rodzaje okrętów i statków:

11) LOTNISKOWIEC POMOCNICZY — statek handlowy przystosowany na czas przejściowy (wojenny) do służby w charakterze lotniskowca, przeważnie do eskortowania.

11a) STATEK HANDLOWY Z WYRZUTNIĄ SAMOLOT. — Anglicy wyposażyli na początku obecnej wojny szereg statków handlowych w wyrzutnie samolotowe, z których wypuszczano samoloty „Fleet Air Arm" (Bryt. lotnictwa morskiego) dla ochrony konwojów. Po wykonaniu zadania lotnicy byli zmuszeni albo lądować na najbliższym lotnisku, albo w braku tego, skakać ze spadochronem, lub też łamać maszyny przez lądowanie na wodzie. W późniejszym okresie zaniechano takiego uzbrajania statków.

11b) STATEK HANDLOWY LOTNISKOWY — Anglicy wyposażyli w czasie obecnej wojny szereg średnich statków handlowych w pokład lotniczy i kilka samolotów z obsługą. „Fleet Air Arm" (Bryt. lotnictwa morsk.); statki takie zabierały mniej więcej 2/3 swego normalnego ładunku i były dowodzone przez swych kapitanów. Przy pomocy takich statków uzyskano dość skuteczną i b. oszczędną formę powietrznej ochrony konwojów.

12) KRĄŻOWNIK POMOCNICZY. — Lekki, szybki statek handlowy (przeważnie pasażerski z uwagi na szybkość) uzbrojony i przystosowany do działań wojennych, głównie korsarskich. W I-ej wojnie światowej słynął napr. z wyczynów korsarskich niemiecki kr. pom. „Seeadler".

13) OKRĘT PRZECIWLOTNICZY POMOCNICZY — patrz tekst do 4d.
Towarzyszy zwykle takim konwojom, które przechodzą przez teren gdzie spodziewane jest zagrożenie lotnicze nieprzyjaciela.

14) STATEK ABORDAŻOWY OCEANICZNY — statek specjalny do abordażu, t. zn. do bezpośredniego wysadzenia desantu lub załogi pryzowej na okręty i statki schwytane.

14a) STATEK ABORDAŻOWY UZBROJONY.

15) STATEK PATROLOWY.

15a) JACHT UZBROJONY. — Statek używany do służby zwiadowczej na przedpolach własnych baz i portów; do patrolowania wzdłuż zagród minowych, sieciowych etc. St. Zjedn. Ameryki używają do tego celu uzbrojonych jachtów, zaś Niemcy używali trawlerów.

16) STAWIACZ SIECI; SIECIOWIEC. — Okręt (statek) przystosowany specjalnie do stawiania sieci przeciw-torpedowych na obszarach baz i portów, oraz do ochrony takich zagród. Statek wyposażony w warsztat i narzędzia do naprawy sieci, oraz do magazynowania ich i przewozu z miejsca na miejsce.

17) ZAGRODOWIEC. — Statek (okręt specjalnie przystosowany do zaciągania zagród obronnych w postaci belek i tratw połączonych łańcuchami) na obszarach baz i portów oraz do ochrony tych zagród.

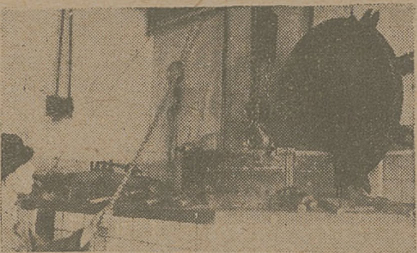
















Faktem jest, że staliśmy się z dnia na dzień coraz większymi „konserwatystami". Zawdzięczać to możemy głównie postępowi, który dokonany został przez nasze rybołówstwo morskie i przemysł konserwowy.

W ciągu miesiąca maja b. r. 103 przetwórnie na Wybrzeżu wyprodukowały: 33.669 kg — konserw, 2.026.609 kg — półfabrykatów, 686.763 kg — ryb przewędzono.

— Ryba idzie!!

— Przygotować stoły, płuczarki!

Grupka robotników szybko poczyna rozładowywać ciężarówki. Skrzynia za skrzynią ginie w otwartych drzwiach magazynu, zapełniając go po brzegi. Kosze świeżej ryby wędrują na stoły, gdzie szybkie, pewne ręce pracujących tu kobiet poczynają nożami i specjalnymi nożycami czyścić je, przygotowując do dalszej przeróbki.

Z hali tej skrzynki pójdą do płukania, kończąc tym samym swą podróż „na surowo". Po starannym mączeniu ryby znajdują się z kolei na wielkiej patelni wśród innych, podobnie spreparowanych towarzyszek, rozpoczynając pierwszy etap w produkcji konserwy.

Skrzypi obładowany setkami puszek ze smażoną rybą stół na kółkach. Tuż przy specjalnej maszynie zalewa się smażone płotki sosem i przykrywa denkiem. Jeden ruch maszyny — i zamknięte puszki padają na wózek. Stąd pojadą konserwy do sterylizacji.

Specjalista otwiera kocioł, przygotowuje metalowy kosz i czeka na zapełnienie go puszkami. Kilka wprawnych ruchów ręki, zgrzyt łańcucha na zębatym kole, pisk rolek na ramie, i oto kosz zawisa na moment nad otwartą czeluścią kotła, ginąc w obłokach pary. Znów zgrzytają łańcuchy, pluska cicho woda, kosz znika. Zamyka się ciężka klapa. Teraz przez jedną godzinę, w temperaturze 112 stopni Celsjusza ginąć będą wszystkie bakterie, jakie w czasie produkcji dostać się mogły do otwartych puszek.

Obok na wielkim stole pełnym trocin czyści się wyjęte przed chwilą ze sterylizatora puszki, które wędrują z kolei do następnego działu, gdzie otrzymują swą firmową nazwę. Zwinne dziewczęce ręce nalepiają etykietkę — „Skumbria w sosie pomidorowym", i gotowa do dalszej podróży puszka czeka w fabrycznym magazynie.

*

Przetwórnia ryb „Społem", jedna z wielu czynnych na Wybrzeżu tego rodzaju przemysłowych placówek, produkuje około dwudziestu różnych gatunków konserw rybnych od najprostszych do najbardziej wyszukanych. Przerabia się tu łososia, węgorza, makrele, szproty, flądry, dorsze, śledzie, byczki.

Otrzymujemy z nich rybę w galarecie — węgorz i łosoś — szproty w oliwie, skumbrię, byczki, flądry i makrele w sosie pomidorowym, dorsze w pomidorach czy w marynacie. Dla każdego coś smacznego.

Fabryka wyprodukowała w ciągu ostatniego miesiąca 29.186 kg konserw, 50.308 kg wędzonego śledzia, dorsza i flądry, 23.860 kg solonych półfabrykatów. Samego dorsza może fabryka przerobić dziennie 36 tys. kg, wyprodukować do 7 tysięcy puszek konserw dziennie.

St. Woliński, ppor.

DZIĘKI POLSKIEMU WYBRZEŻU -

- smaczna ryba na talerzu

Na wesołej fali



— Melduję, że kobieta jest na pokładzie...

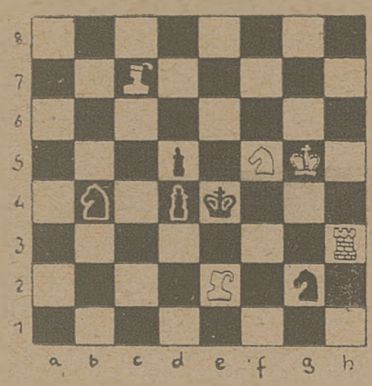
... Wtedy zrobiło mi się jasno przed oczyma i zemdlałem...



— Wszystko przez te komisje. Musimy bardzo dokładnie sporządzić teraz rachunki...

SZACHY

Zadanie P. Keres



Białe: Kg5, Wh3, Gc7, Ge2, Sf5 (5)

Czarne: Ke4, Sb4, Sg2, p.p. d4. d5 (5)

Mat w 2 posunięciach.

Za szczegółowe i prawidłowe rozwiązanie zadania redakcja wyznacza drogą losowania nagrodę — kwartalną prenumeratę „M. P.". Termin nadsyłania rozwiązań upływa z dniem 15 lipca.

KRONIKA SZACHOWA

Turniej szachowy w Oficerskiej Szkole Mar. Woj. zakończył się zwycięstwem kpt. Malinowskiego + 12 punktów. 2—3 miejsce: kpt. Faust i kursant Stefański po 10 punktów. Na 4 miejscu kpt. Pierzyński 9 punktów. Dalej idą: kursant Kuźma + 8 p. i Sałata + 7 p. Między pierwszą szóstką będzie rozegrany mecz — turniej o mistrzostwo szkoły.

GDAŃSK

Turniej o mistrzostwo Gdańska dobiega końca. Na czele turnieju mistrz Wybrzeża Czerniakow i Roszkowski po $9^1/_2$ p. (z 12). Dobrze gra znany szachista na Wybrzeżu inż. Imieniński + 9 p. (z 15). Dalej idzie Prusak + 7 p. (z 9). Nieudany start W. Mnichowicza, który z 8 partii przegrał 4.

MISTRZOSTWA POLSKI

15 czerwca w Lądku-Zdroju na Dolnym Śląsku rozpoczął się wielki turniej eliminacyjny do mistrzostw Polski przy udziale 20 zawodników. Pierwszych 8 uzyskuje prawo gry w finale. Gdański Związek Szachowy wydelegował na ten turniej ob. Prusaka.

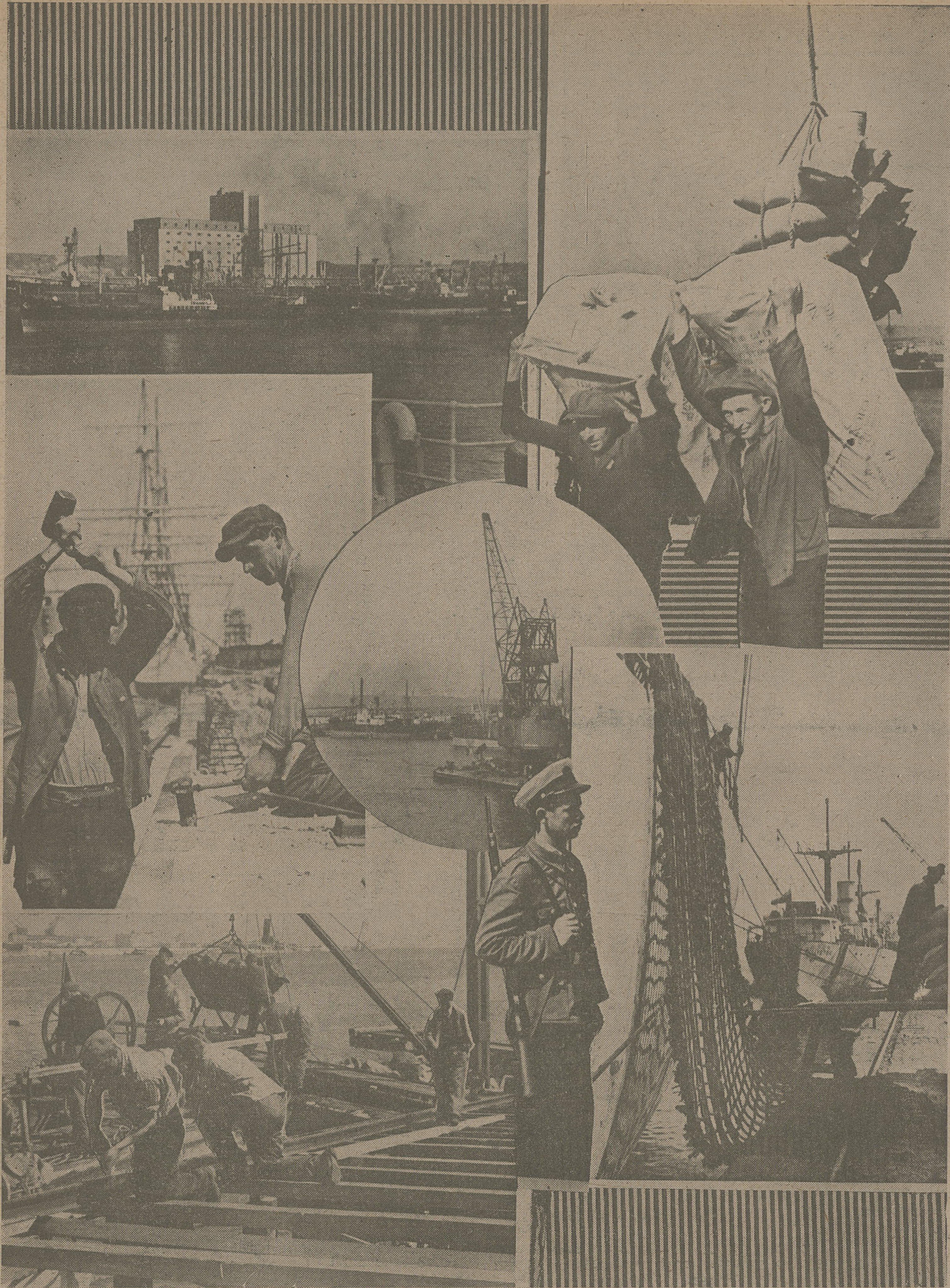
P. o. Redaktora por. Stanisław Biskupski.

ILUSTROWAŁ: bosm. pchor. S Sierecki Fotografie: bosman J. Uklejewski. F. Staszewski, M. Dobrzykowski, British Official, USIS — United States Information Service S.I.B. — Photoservice. Film Polski, Z. Kosycarz, Milenuszkin.

Autorzy artykułów zamieszczonych w „Marynarzu Polskim" są odpowiedzialni za wyrażone w nich poglądy.

Wydawnictwo „PRASA WOJSKOWA"
Druk i ilustracje wykonano w Zakł.Graf. Wydawnictwa Mar. Woj.

Adres Redakcji i Administracji: Gdynia ul. Św. Piotra 12. **Telefony:** redakcja 273-00, administracja 221-29.
Prenumerata: z przesyłką pocztową kwartalna 100 zł, półroczna 180 zł. Zamówienia kierować do Administracji z równoczesnym przekazaniem należności pocztą, lub na konto PKO XI-4130.
Ceny ogłoszeń: 1 mm szer. 45 mm zł 25,—, 1 mm szer. 63 mm zł 35,— 1 mm szer. 90 mm zł 50.—. **Cena egzemplarza 30 zł.**



Prace w naszych portach z każdym dniem nabierają coraz większego rozmachu. W ostatnich miesiącach Gdynia osiągnęła nienotowany dotąd w tym porcie tonaż przeładowanego towaru. Wraz z eksploatacją portów, postępują wciąż naprzód prace nad odbudową, które przyczynią się niebawem do jeszcze wspanialszych wyników.